

WIKING 1:87
Unimog U 406:
Endlich eine Plane
für die Pritsche



LAUDORACING 1:18
Puma: Der Buggy für
Bud Spencer und
Terence Hill



6,90 € (D) · 9,00 CHF · 8,00 € (A+L)
www.caramini.de

caramini

Caramini

FASZINATION MODELLAUTOS

März
3/2022



Ferrari SWB 250 GT von KK-Scale

Sieger-Typ

Neuheiten-
Streifzug 2022
auf 26 Seiten



Norev: 911 E und 911 S

Urige Targa-Brüder



Audi-Invasion

**Sechs Delikatessen nach
Ingolstädter Rezepten**



BREKINA 1:87 – US-HAUBER
Trucker schmücken sich mit Chrom



MÄRKLIN 1:50 – REPLIKA DES TEMPO WIKING I
Der Hochlader kommt als erster Kleiner gleich im Doppelpack



SONDERMODELL 1:43
Bunter Cayman mit Biss

Mercedes SK II, 1994
Nr. 236576 149.95



Mercedes S-Klasse
(W126), 1979
Nr. 238391 59.95



1:18

Mercedes
S-Klasse (W126), 1979
Nr. 238389 59.95



Ferrari 308 GTS, offen, 1977
Nr. 238375 59.95



Porsche 924 Turbo, 1979
Nr. 238401 59.95



Mercedes 280 S (W116), 1972
Nr. 238386 59.95



Ferrari Dino 246 GT, 1969
Nr. 238373 59.95



Wartburg 353, 1967
Nr. 250618 59.95



Saab 96 V4, 1971
Nr. 252575 59.95



Porsche 928 S, 1980
Nr. 238409 59.95



BMW 3er (E36) Touring, 1995
Nr. 238358 59.95



Lada Niva, 1976
Nr. 250610 59.95



Land Rover
109 Pick Up Series II, 1959
Nr. 215047 59.95



Mercedes 770 (W150)
Cabriolet, 1938
Nr. 240347 64.95



BMW 6er (E24), 1976
Nr. 238368 59.95

1:18



Volvo F88, Bilspedition, 1971
Nr. 236579 149.95

Mercedes SK II, 1994
Nr. 236578 149.95

Premium ClassiXXs®

1:18



Volvo FH16 XL Cab, 2018
Nr. 248580 149.95

MAN TGX XXL, 2018
Nr. 236561 149.95



Anhänger Autotrailer
Nr. 249583 32.95

Ford Transit MK II, 1985
Nr. 251412 84.95



Ford Escort Mk1 RS
1600, Safari Rally,
T.Mäkinen, H.Liddon, 1973
Nr. 251573 69.95



Ford Escort RS Cosworth,
Repsol, Rally San Remo,
C.Sainz, L.Moya, 1996
Nr. 252310 69.95



VW Polo R WRC, Rallye
Catalunya, A.Mikkelsen,
M.Markkula, 2013
Nr. 251024 69.95

WHITEBOX

1:24

Land Rover Range
Rover, 1970
Nr. 249929 25.95



Saab 96 V4, 1970
Nr. 245970 24.95



Citroen CX Break, 1981
Nr. 249460 25.95



Lancia Stratos HF, 1975
Nr. 252565 25.95



Opel Admiral B
Nr. 252564 25.95



Opel Diplomat A V8
Coupé, 1965
Nr. 251974 25.95



Alpine Renault A110
1300, 1971
Nr. 247160 24.95



Talbot Sunbeam Lotus, 1980
Nr. 252569 25.95

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

zum zweiten Mal nacheinander haben wir uns in Nürnberg nicht die Füße vertreten können. Den Terminkalender abarbeiten, entlang der Messe-Schaufenster bummeln, Modelle betrachten und real begreifen. Stattdessen Rückzug in die virtuelle Welt, Datentausch rund um den Globus. Jede Information ist gefühlt nur ein paar Mausklicks entfernt, die Menge schier unendlich, und doch stellt sich kein Sättigungsgefühl ein. Eher das Gefühl, dass manch einer ein Stoßgebet zum Himmel schickte als Dank dafür, dass es wieder keine Präsenzmesse gegeben hat, zu der pünktlich am Tag X die Vorhänge gelüftet werden müssen. Was ausstellen, wenn nichts oder wenig da ist? Was ankündigen, wenn man

nicht weiß, was wann geliefert wird? Und man Gefahr läuft, dass in der Zeit der Ungewissheit der Wettbewerb nicht doch schneller sein könnte? Dann lieber noch nichts ankündigen und warten, bis die Ware vor der Türe steht. Vielleicht im Mai, vielleicht erst im September.

So endet das Fischen nach Informationen im Netz, das auch die fernöstlichen Hersteller einbindet, wie das Fischen mit einem zu großen, löchrigen Netz. Insbesondere, wenn man nach Fotos anfragt, einst untrügliche Belege dafür, dass Projekte sich in der realen Entstehung befinden. Vielfache Fehlanzeige, Vorbildfotos, allenfalls Zeichnungen. Welch' ein Unterschied zu einer realen Messe.

Wir versprechen Ihnen also keine Messe 2.0, sondern einen Streifzug durch unser Revier, der Ihnen ein reales Bild vermitteln soll über das, was in 1:18, 1:43 und 1:87 in diesem Jahr zu erwarten ist – weitere Maßstäbe werden in unserer April-Ausgabe folgen, auch 1:50 und 1:64. Aufmerksame Leser werden dann auch zur Kenntnis nehmen, wenn wir von einem „ambitionierten Programm“ sprechen. Man kann sich viel vornehmen, aber was sich in Zeiten gestörter Lieferketten dann wirklich umsetzen lässt, das wissen wir erst am Ende des Jahres. Da sind uns realistische Programme doch lieber, damit es vielleicht zur Spielwarenmesse 2023 nicht erneut heißt: „Zunächst werden die Rückstände aus den Vorjahren abgearbeitet.“ Wer weiß, ob dann noch Interesse daran besteht? Vor allen Dingen an Trendartikeln?

Ja, die Trends. Motorsport ist und bleibt 2022 eine wichtige Stütze der Programme, vor allem im Bereich 1:43. In Zeiten, in denen manchem Sammler der Geldbeutel fester in der Hosentasche sitzt, ist aber auch festzustellen, dass Qualität durchaus auch für kleineres Geld zu haben ist – immer öfter. Das werden Sie bemerken, wenn Sie nun weiterblättern. Wir haben nicht nur auf virtuellen Streifzügen gesammelt, was in Planung ist, sondern auch viel Neues real betrachtet, das man schon jetzt oder zeitnah wirklich kaufen kann. Bleiben Sie mit uns gut beraten.

Ihr Hans-Joachim Gilbert

GESCHICHTE ERLEBEN MIT ALEXANDER F. STORZ



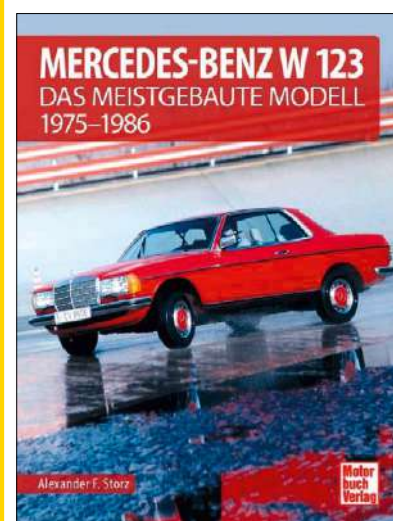
NEUERSCHEINUNG

Ein Blick in das Familienalbum der Bundesrepublik aus der Zeit des Wirtschaftswunders, als noch jedes Auto seinen Besitzer stolz machte. Hier werden die 1950er Jahre noch einmal lebendig aus dem Blickwinkel und durch die Kameralinse derjenigen, die sie miterlebt haben.

200 Seiten, 327 Abbildungen, 230 x 265 mm
ISBN 978-3-613-04405-0 € 24,90



96 Seiten, 125 Abbildungen, 245 x 225 mm
ISBN 978-3-613-04317-6 € 12,95



144 Seiten, 259 Abbildungen, 215 x 285 mm
ISBN 978-3-613-04370-1 € 19,95

Überall, wo es Bücher gibt, oder unter
WWW.MOTORBUCH-VERSAND.DE
Service-Hotline: 0711 / 78 99 21 51

Motorbuch Verlag



1:18 AUTOart: Warum es um den Honda NSX diesen Hype gab **Seite 28**



1:87 Rietze: Magirus löscht auch in Italien **Seite 55**



1:87 VK-Modelle: Epoche neu belebt **Seite 73**



1:43 Norev: Der Über-Prinz in edlem Silberlack **Seite 82**

Leser-Rubriken

3 Editorial

12 Kurz & fündig auf 11 Seiten

98 Impressum/Zu guter Letzt

1:18

Norev: Mazda MX-5 1989

6 Das Herz geht auf

Ihm ist die Roadster-Renaissance in den neunziger Jahren zu verdanken

Ixo: Ford Escort RS Cosworth Rallye

8 Schwarze Künste

Ein letzter Vertreter aus der Gruppe A

KK-Scale: Porsche 911 G im Dreier-Pack

9 Gamma und Psi

Elfer-Interpretationen, die überzeugen

Norev: BMW 325i Touring E30 1991

24 Neoprenanzug für Papas

Der Kombi ist als Modell selten

KK-Scale: Ferrari SWB 250 GT

25 Brüder im Geiste

Ein gut gemachter kurzer Ferrari 250 hat in 1:18 schon lange gefehlt

1:18

AUTOart: Honda NSX-R 2002

28 Ein Traummodell

Warum er in Echt einen Hype entfachte und als Modell fasziniert

Norev: Porsche 911 Targa

31 Kleine, feine Unterschiede

Zwei Ur-Elfer, die sich nicht gleichen, aber sehr ähnlich sind

DNA-Collectibles: Audi A2 und RS3

43 Audi-Invasion – Teil 1

Gegensätze im Zeichen der Ringe

GT Spirit/Ottomobile: Audi

46 Audi-Invasion – Teil 2

Vier mal vier Ringe sind 16 Ringe

Laudoracing: Puma Buggy 1973

50 Come with me for Fun...

Ein Spaßmobil, auch mit Figuren von Bud Spencer und Terence Hill

Ixo: VW Polo R WRC Rallye 2013

97 Überflieger

Mit dem Kraftzweig überholte VW auf Anhieb die Konkurrenz

1:50

Märklin: Replicamodell Tempo

52 Ein Wiking von Märklin

Zwei Tempo Wiking als Hochlader

1:87

Rietze: Neuheiten

55 Schnitt-Menge

Auch Busse als Rettungsfahrzeuge

Wiking: Serien-Neuheiten

66 Schleppen und heben

Normag-Traktor und Clark Stapler

BoS: Neuheiten

68 Erd-Raumschiff Orion

Vom Campmobil zur Staatskarosse

Wiking: Sondermodelle

70 Von Lastern umgeben

Der Unimog U406 trägt jetzt Plane

VK-Modelle: Scania L 111 Haubenlaster

73 Die neue Epoche

Neuer Aufsatz für Zuckerrohrernte

Brekina: Neuheiten

74 Brekina goes West

US-Trucks in bunten Farben



1:87 Kurz & fündig:
Herpa Messemmodell
Seite 20



1:43 Ixo: Ein Ikarus
für Karl-Marx-Stadt
Seite 81



1:18 KK-Scale: G-Modelle
fein variiert **Seite 9**

1:43 Premium Classixxs:
Škoda im Dreierpack
Seite 84



1:43

Minichamps: Porsche 718 Cayman GT 4

77 Vorsicht, bissig!

Hier kommt Würze in die Suppe

Ixo: Rallye-Fahrzeuge

78 Rallye-Quartett

Vier echte Formneuheiten

Ixo: Ikarus 66 Stadtbus 1972

81 Die Zigarre

Ein Geschenk für alte Chemnitzer

Norev: NSU TTS 1970 u. Audi 80 S 1979

82 Zwei Luthe-Kreationen

Was ein NSU mit einem Audi teilt

Premium Classixxs: Škoda 706 R/RS

84 La Bohème

Hochwertige Lkw-Miniaturen

Ixo: Volvo 240 Gruppe A 1986

86 Der kann auch schnell

Ein alter Schwede gibt sich als Racer

Spark: Porsche Kremer K3 Le Mans

88 K3-Kremer auf dem Gipfel

Wie ein privater Rennstall gewann

Neuheiten-Streifzug 2022 auf 26 Seiten, ab Seite 32

22

1:18 Die Edlen geben sich die Ehre

Feine Sportwagen beherrschen die Szene, der Motorsport wächst, Trucks sind neu

Seiten 32–42



CMC: Mercedes 300 SL

1:87 Jeder bleibt sich treu

Brekina prescht mit Bussen und Lkw voran, Wiking setzt auf Ergänzungen

Seiten 58–65



Brekina: Fiat 128

1:43 Frisches von der Rennpiste

Starke Zivilisten, aber viel Motorsport aus den Themenbereichen Rallye und Formel 1, gestern wie heute

Seiten 90–96



Minichamps: Audi A6 RS Avant



Reduziert auf das Notwendige: So war halt der erste MX-5, ein Basis-Fahrzeug. Alles schwarz. Norev konnte nicht mehr tun, als die Instrumente nachzubilden und ein klein wenig Farbe an die Bedienelemente zu bringen.



Der pure Lustgewinn in miniature. Schon lange, bevor das Modell lieferbar ist, weiß Norev, dass die Entscheidung richtig war. Die Vorbestellungen durch die geneigte Händler-schaft sprechen eine deutliche Sprache.

Das Herz geht auf

Ein Welterfolg wider Erwarten: Mazda hatte selbst nicht so recht an den MX-5 geglaubt, der ein Trendsetter war. Ihm ist die Roadster-Renaissance in den 90ern zu verdanken. Und Norev ist eine schöne Formneuheit zu verdanken. Ganz klassisch: Der MX-5 in Klassisch Rot.

In den 80ern waren sie gewaltig in die Jahre gekommen, diese ganzen britischen Roadster. Die letzten Exemplare liefen 1980 aus, der Triumph Spitfire im August 1980, der MG B lebte bis Dezember 1980, der TR6 starb bereits im Juli 1976, ein Jahr zuvor der Lotus Elan. Nicht alle wurden gepflegt, manche auch nur gefahren, und der Rost machte ihnen zu schaffen, die Flatterverdecke waren zerfleddert, der Innenraum feucht, der TÜV-Prüfer böse. Kein Ersatz war möglich, mit Ausnahme des Alfa Spider und des Fiat 124 Spider, der als Pininfarina Spider Europa bis 1985 überleben sollte, knackige offene Autos wurden damals nicht mehr

gebaut. Man dachte an Sicherheit beim Crashtest und im Falle eines Überschlags, man baute Targas und Autos mit Überrollbügel. Selbst VW stellte im Januar 1980 die Produktion des Käfer Cabriolets ein.

1980 war das Jahr des Cabrio-Sterbens. Trauer bei der Fangemeinde. Dann kam plötzlich einer, und der sah aus wie ein waschechter britischer Roadster, klein und knackig, niedrig und sportlich, zweisitzig

und lustvoll. Von Mazda kam er. Nicht aus England. Keine englische Qualität, sondern japanische. Modern, durchkonstruiert, frisch, knusprig, klassisch – voll retro. Der Mazda MX-5 eroberte die Herzen der Roadster-Fans im Sturm – all over the world. In den USA hieß er Mazda Miata, in seiner Heimat Eunos Roadster. Er war der absolute Trendsetter. Er kam, sah und siegte – und alle machten ihn nach, wollten auf seiner Welle mitsurfen. Die Renaissance der Roadster in den 90er Jahren ist nur ihm zu verdanken.

Dabei wurde Mazda vom Erfolg völlig überrollt. Die Konzernspitze sah kein Potenzial, und nur, weil schwergewichtige Mazda-Ingenieure ihr komplettes Sumo-Ringer-Gewicht gegen die Bedenkenträger stemmten, durfte der MX-5 überhaupt entstehen. Halbherzig nur, Mazda dachte an höchstens 5000 Exemplare im Jahr. Und Mazda lag voll daneben. In den ersten beiden Produktionsjahren 1989 und 1990 lief der Roadster 141 000 Mal vom Band. Das erste Deutschland-Kontingent war binnen dreier Tage ausverkauft, die meisten MX-5 waren Grau- und Eigenimporte aus den USA. Das war ein so großer Erfolg, dass Firmen, die Mazda-Produkte normalerweise „nicht mal ignorieren“ (Karl Valentin), auf den Zug aufsprangen: Mercedes brachte den SLK, BMW den Z3 – diese Autos wären ohne den kleinen Mazda niemals geboren worden.

Der Erste ist das Original, der Typ NA mit seinen Klappscheinwerfern, gebaut zwischen Februar 1989 und Dezember 1997, satte 431 506 Exemplare. Ihn macht nun Norev. Und stößt damit offene Türen ein. Einen MX-5 NA in 1:18 gab es bislang von Ottomobile aus Resine (Caramini 12/2019) und all open von Kyosho (beide ausver-



Einfach nur schön. Da geht einem das Herz auf, wenn man den schnuckeligen Mazda MX-5 sieht. Damals wie heute.

Modellfotos:
Alexander F. Storz

kauft), ebenso kaum mehr erhältlich ist das Modell von Gate, einem temporären Preiswert-Ableger von AUTOart – alle anderen MX-5 in 1:18 miniaturisieren spätere Vorbilder (bis heute vier MX-5-Generationen, die letzte seit 2015). Somit ist ein MX-5 als sealed-Achtzehner aus Zinkdruckguss zu einem vernünftigen Tarif durchaus eine gute Idee, denn keinen der Antiquarischen bekommt man für die 65 Euro, die Norev aufruft. Aufrufen wird, ist korrekter formuliert, denn unser Fotomuster ist ein Vorseerienmodell, und sein Erscheinungsdatum ist, den derzeitigen Umständen geschuldet, etwas unsicher. Aber er dürfte nicht kommen, bevor die Cabriolet-Saison im realen Leben eröffnet sein wird.

Das Modell wurde in der Aachener Norev-Filiale konstruiert, Produktmanager ist Sascha Voss. Der Roadster ist lenkbar, ungefedert, und wird mit einem offenen Verdeck sowie mit einem passgenauen und in Wagenfarbe lackierten Kunststoff-Hardtop ausgeliefert. Formal ist der Kleine perfekt gemacht, und über Dinge wie die Lackoberfläche braucht man bei einem Vorseerienmodell nicht zu urteilen. Bewertet werden kann hierbei der Formenbau, auch die Detaillierung, die Machart, also das Potenzial – aber nicht die konkrete Ausführung. Obgleich sie schon bei diesem Muster so fein ist, dass wir ihr gute Werte bescheren würden.

Sehr erfreulich ist, dass die Windschutzscheibe einen Rahmen hat, der Bestandteil der Karosserie und somit aus Metall ist. Einteilige Einheiten von Scheibe und Rahmen, letzterer dann schabloniert lackiert oder gar nur bedruckt, mag in 1:43 akzeptabel sein, ist in 1:18 aber stets nur ein Kompromiss. Die sinnlich leicht geschwungene Karosserielinie hat Norev auf den Punkt getroffen, klasse auch die typischen Felgen, die ansatzweise das klassische Minilite-Design imitieren

Norev macht das Ursprungsmodell vor dem 1994er Facelift (sehr kleines Facelift, nur Details am Armaturenbrett, an den



Mazda legte Wert auf Heckleuchtdesign, als andere Hersteller noch der Meinung waren, Heckleuchten sollten schlichtweg am Heck leuchten.

Polstern, verstellbare Kopfstützen), somit die 1,6-Liter-Version mit 115 PS (der 1800er mit 131 PS kam erst danach). Der Innenraum wurde bei den ersten Modellen allgemein als etwas trist empfunden, weil eben jenes massige Holz fehlt, das man von britischen Roadstern gewöhnt war. Alles schwarz im MX-5, und damals waren Dekoelemente noch nicht so sehr en vogue wie heute. Das Lenkrad etwas langweilig (wenngleich von Momo und mit Leder bezogen), und das einzig Farbige, das man beim Blick ins Innere erspät, sind tatsächlich der rote Knopf für die Warnblinkanlage und das Schaubild am

Temperaturregler, das Kühle mit Blau und Wärme mit Rot markiert, dazu die beiden roten Punkte an den Gurtpeitschen. Genau das ist beim Norev-Modell auch bunt, und mehr darf ganz einfach nicht bunt sein. Natürlich wäre ein beflockter Teppichboden nett. Aber den gibt es nun mal nicht. Viele Farben bot Mazda in Deutschland während der ersten NA-Jahre nicht, 1990 Klassisch Rot, Marineblau und

Silber, 1991 kam Kristallweiß hinzu – und das war's. Weltweit gab es mehr Farben, natürlich existieren Sondermodelle in speziellen Farben, und ab 1994, also bei der zweiten Serie des NA, kamen etliche neue Töne hinzu wie British Racing Green, Schwarz oder Lagunablauf. Norev hat also genügend Auswahlmöglichkeit. Und Norev braucht das auch. Denn dem MX-5, der als Erstling in Klassisch Rot kommen wird, bescheinigen wir das Zeug zum Bestseller.

● **188020** Mazda MX-5 (Typ NA) 1989. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 65 €.

Alexander F. Storz

Der Mazda MX-5 war ein Trendsetter, er eroberte die Herzen der Roadster-Fans im Sturm – all over the world.



Mazda strebt an, die nächste MX-5-Generation zu elektrifizieren. Gab's alles schon! 1993 baute Mazda zusammen mit Chugoku Denryoku (japanischer Energieversorger) einen elektrischen Miata, 180 km Reichweite, 130 km/h schnell und massige 1,4 Tonnen schwer. Später gab es auch noch einen Prototyp mit Wasserstoff-Antrieb.

Der Escort ist ein sehr ordentliches Modell aus dem letzten Jahr der Gruppe A. Ab 1997 wurde die Rallye-WM mit WRC-Autos ausgetragen, die Zeit der Streitereien sowie Protesten und Gegenprotesten war vorüber.



Fotos:
Hans-Joachim Gilbert

perfekt darin, Paragraphen abzufassen, aber wenn es darum ging, die Schafe von den Böcken zu trennen, war sie hilflos, es sei denn, die Hilfe kam von außen. Gott sei Dank waren die ab 1997 folgenden WRC-Jahre nicht einmal ansatzweise so von Skandalen und Streitigkeiten geprägt, wie die Jahre der Gruppe A.

Themawechsel, kommen wir zum Kern unserer Story, der Sanremo 1996, dem letzten Jahr der Gruppe A. Bis dahin war der Escort Cosworth, eingesetzt seit der 93er-Saison bis auf sein Premieren-Jahr, nicht gerade ein erfolgreiches Auto. Der Escort RS Cosworth war mit einem knapp 2,0 Liter großen Vierzylinder plus Lader bestückt, dazu kam der obligatorische Allradantrieb und ein sequenzielles Sechsgang-Getriebe. Die offizielle Leistung wurde mit 300 PS angegeben, tatsächlich hatte das Auto in der 1996 gefahrenen Sanremo um die 340 PS. Sainz/Moya schafften den zweiten Gesamtrang, es fehlten ihnen nach hartem Kampf nur 23 Sekunden auf die Sieger, Mc Rae/Ringer im Subaru Impreza 555. Die Spanier siegten noch in Indonesien und erreichten so am Saisonende den dritten Rang in der Fahrer-WM, Ford wurde ebenfalls Dritter in der Konstrukteurs-WM. Kein gerade großartiger Erfolg für eine Firma, die mit dem Anspruch, den Weltmeister zu stellen, angetreten war.

Das aus der Vorserie stammende Modell beeindruckt mit guter Umsetzung der Außenhaut samt Gravuren, Lackierung und Deko sind makellos. Authentische

Felgen, überzeugende Kleinteile, alles prima. Dazu kommt ein schöner Innenraum mit Dashboard samt Anzeigenelementen, Rallye-Sitze samt Gurten, Feuerlöschanlage, Radkreuz im Fußraum des Co, Reserverad und Tank im Fond, sowie einem authentischen Käfig. In der Gesamtwertung von Pflicht und Kür eine glatte Zwei, nur Ixo sollte irgendwann einmal lernen, dass Sanremo in einem Wort geschrieben wird – auch auf der Bodenplatte.

● **18RMC07GA.20** Ford Escort RS Cosworth, #4, C. Sainz/L. Moya, Rallye Sanremo 1996, Diecast, ca. 70 €. **Wolfgang Ruppel**

Schwarze Künste

Die Ixo-Neuheit, ein Ford Escort RS Cosworth in 1:18, der 1996 in Sanremo antrat, gibt eine gute Gelegenheit, um auf die streitbaren Jahre der Gruppe A einzugehen.

Die nach den schweren Unglücken der Gruppe B im Jahr 1987 eingeführte Ära der Rallye-WM mit Gruppe-A-Autos, war gekennzeichnet von Pannen, Betrügereien, Protesten und Gegenprotesten, sowie oftmals unfähigen Rennkommissaren und einem noch unfähigeren Präsidenten, dem Franzosen Jean-Marie Balestre.

Zwei Beispiele zeigen auf, wie zu Gruppe-A-Zeiten kontrolliert wurde: Monte Carlo 1987, erste WM-Rallye der Gruppe A überhaupt. Ford wurde ein halbes Jahr später zu einer Zahlung von 250 000 US-Dollar verdonnert, da die eingesetzten Sierra XR 4x4 mit einer L-Jetronic Benzineinspritzung von Bosch ausgerüstet waren, ein Großteil der damals zur Homologation gefertigten 5000 Autos aber Einspritzungen eines anderen Herstellers unter der Haube hatten. Der vierte Platz von Stig Blomqvist wurde annulliert, zusätzlich gingen auch die Hersteller-Punkte für die Wertung flöten. Kurz vor derselben Rallye wurde festgestellt, dass in vielen der homologierten Lancia Delta HF 4WD nicht die geforderten Lader von KKK eingebaut waren, wie im Homologationsblatt aufgeführt, ein Großteil kam von Garrett. Dennoch bekamen die Italiener eine „provisorische Zulassung“.

Das zweite Beispiel betrifft ebenfalls die Monte, diesmal 1990, die erste Rallye mit vorgeschriebenem Durchmesser der Luftmassenbegrenzer. Toyota legte Protest gegen Lancia ein, und das zu Recht. Von den sechs Startorten waren nur die technischen Kommissare in Sestriere nicht in der Lage, diese Restriktoren ordnungsgemäß zu verplomben, sie wurden einfach nur mit einem Spritzer Farbe markiert. Die Italiener nahmen diese Gelegenheit dankend an, montierten am späteren Siegerauto beim Start zur 22. Prüfung ganz einfach einen Lader ohne Restriktor. Toyota lieferte glasklare Beweise in Wort und Bild, aber dem Protest wurde nicht stattgegeben. Etwas später traf sich Balestre mit dem Toyota-Teamleiter Ove Andersson, und im diesen Gespräch legte der FISA-Präsident dem Schweden nahe, hier „kein Fass aufzumachen“, sondern es den Italienern mit gleicher Münze heimzahlen.

Ab 1993 wurde es dann endlich besser, die FISA verstärkte gewaltig ihre Anstrengungen. Aber in der gesamten Zeit der Gruppe A von 1987 bis 1996, zeigte sich, die FISA war

Wenn es darum ging, die Schafe der Gruppe A von den Böcken zu trennen, zeigte sich die FISA ziemlich hilflos.

*Nachhaltigkeit mal anders:
Viele halten die von 1976 bis 1989
nur geringfügig modifizierte Form
des 911 Carrera (und interim SC)
für die Essenz des Elfers.*



KK-Scale stellt uns mit dem neuen Triumvirat ausschließlich Vertreter des 911 G-Modells auf den Parkplatz – aus der 15-jährigen Produktionszeit der Baureihe zwei Teenager und einen Elder Statesman, mit dem dritten und vorletzten Baujahr sozusagen Gamma und Psi statt Alpha und Omega, um es mit dem aktuell sehr populär gewordenen griechischen Alphabet auszudrücken. Wir beschäftigen uns hier lieber mit dem Zuffenhausener Alphabet. Der eingebürgerte Begriff „G-Modell“ für die zweite Iteration des Typs 911 ist etwas irreführend. Bis auf die ersten beiden sind alle Generationen mit der internen Baureihenbezeichnung (z. B. 993) sauber benannt, nur in den Jugendjahren des 911 wird es etwas unscharf. Beim ersten echten Update 1973 lag das Modelljahr 1974 an, herstellerintern mit „G“ codiert – so schliff sich die Bezeichnung „G-Modell“ für alle bis 1989 produzierten Elfer ein, zeitlich nach hinten abgegrenzt durch das ebenfalls nicht so eindeutige „F-Modell“ bzw. den „Urelfer“.

Wir fahren nacheinander auf die Bühne: Einen 911 Carrera 3.0 Coupé, laut Sockel „1977“. Gemeint sein muss hier das Modelljahr, denn der Nachfolger des legendären Carrera 2.7 mit der mechanischen Benzin-einspritzung wurde nur bis zu den Werkserferien 1977 produziert. Spärliche 2546 Stück entstanden, deren Schlüssel man seinerzeit für 47700 DM vom Händler bekommen hätte. Unser Showcar in Silbermetallic 936 ist nicht ganz von der Stange: Serienmäßig wäre es im Modelljahr '77 mit gegossenen ATS-Alufelgen ausgeliefert worden – die unter gusseisernen Markenfreunden eher ungeliebten „Hackmesser“. Der Erstbesitzer hatte lieber zwei der damals noch braunen Tausender zusätzlich auf die Theke gelegt und dafür die sehr stilsicheren, geschmie-

Gamma und Psi

Neue G-Modelle von KK-Scale in 1:18 – und gleich im Dreier-Pack: gelungene Miniaturen echter Klassiker. Bei der Vielzahl möglicher Vorbilder schaden neue Interpretationen nie, und die KK-Scale-Rollouts machen auch dem eingefleischten Porschisto Freude.



*Vier Füße, zwei Schuhgrößen:
Schön sichtbar ist der
Dimensionsunterschied der
Gummischluppen auf den Füßchen –
185er Breite vorn, 215er hinten.*





Fotos: Hans-Joachim Gilbert

*Springinsfeld vs. Aristokrat:
Unter KKDC180681 gibt es den Targa
auch in Albertblau, die völlig andere
Anmutung ist schon erstaunlich...*

deten „Füchse“ geordert; am Modell period correct mit schwarzem Felgenbett und mattsilbernem Felgenstern. Ebenso aufpreispflichtig war das elektrisch betriebene Schiebedach und die Radioantenne, am Modell introvertiert als kleiner Kopf auf dem rechten Vorderkotflügel. Passend dazu sind die optionalen Lautsprecher in der Hutablage, während es die Scheinwerfer-Reinigungsanlage – erkennbar an den schwarzen Spritzdüsen auf dem Frontstoßfänger – beim Carrera gratis dazu gab. Ebenso ohne Preisschild ist der hier vom Käufer geäußerte Wunsch nach Dezenz: Die Option M480 lässt den Schriftzug auf dem Heckdeckel verschwinden.

*Ohne Preisschild ist der vom Käufer
geäußerte Wunsch nach Dezenz:
Der Heckschriftzug entfiel als Option.*

Scheinwerferringe und Außenspiegel zeigt unser Modell richtigerweise in Wagenfarbe, ebenso wie die schwarzen Fenstereinfassungen und Türgriffe. Karosserieform, Dimensionierung und Anmutung des 18ers

verdienen Applaus, insbesondere die Gestaltung der Radläufe. Sie sind nämlich trotz einer rund 30 Jahre lang im Grundsatz unveränderten Karosserieform

recht variantenreich: Mit Unterschieden in Kurvenformung, Auswölbung und Ausfallwinkeln befasst sich in einem US-Forum ein hunderte Seiten langer Thread. Das durchgängige Urteil für alle drei hier besprochenen KK-Scale-Modelle sei aber schon hier einmal angeführt:

Natürlich kann man ein AUTOart-Modell daneben stellen, aber das wäre schlicht unfair. Martin Kosmanns Projekte bieten die Option, sich zu einem günstigen Preis rundum gelungene Miniaturen mit vielen Features oberhalb des Erwartbaren in die Vitrine zu stellen, geschlossen und nicht zu öffnen. Da ist rein kalkulatorisch die Beledung der Lichtschalter nicht zu erwarten...

Next in show: Ein 911 SC Targa, ebenfalls 1977 eingeordnet. Gemeint ist diesmal das Kalenderjahr, ab dessen zweitem Semester der SC (Super Carrera) als einziges Modell neben dem Turbo sowohl den Basis-Elfer (S) als auch den Carrera (C) ablöste – gedanklich setzte man im Hause Porsche verstärkt auf den seit 1975 Jahren erhältlichen 924 sowie den neu eingeführten 928, der als 911-Nachfolger geplant war. Optisch ist der SC nahezu identisch zu seinem Vorgänger; die breitere Carrera-Karosserie war Standard.

Porsche ist nie schlecht mit dem Mix aus initialer Bedürfnisweckung und antizipatorischer Bedürfnisbefriedigung der Kundschaft gefahren,



*Rob Dickinsons Inspiration für die vergötterten
Singer-Restomods: Der vom Carrera geerbte
Hüftschwung ist ein ästhetisches Juwel.*

aber motorseitig griff Zuffenhausen beim SC ein Stück daneben: Mit dem Argument verbesserter Durchzugskraft mutete man den Käufern eine um 20 PS verminderte Leistung zu. Der SC wog leer zwar nur aus heutiger Sicht schnuckelige 1,2 Tonnen, aber einen 911 kauft man ja nicht als City Cruiser. Die dezent gespielte Lösung lag in einem Vorgriff auf den schon in Entwicklung stehenden 84er Carrera 3.2: Die noch eher informelle Sonderwunsch-Abteilung unter Rolf Sprenger bot grummelnden SC-Piloten unter der inoffiziellen Bezeichnung „SC-L“ einen Leistungskit an; dabei wurde der Motor auf 3122 cm³ aufgebohrt und bot hernach auskömmliche 210 PS.

Unser Targa in 1:18 ist mit den gleichen Zusatzoptionen wie das vorjährige Coupé ausgestattet, der Targa-Bügel glänzt mit korrektem Bezug zum Baujahr letztmals in gebürstetem Aluminium, lackiert ist das

Auto wohl in Lindgrünmetalllic 275. Verpackt präsentiert sich das „Sicherheits-Cabriolet“ meist open air, ein Targa-Dach zum Einsetzen ist beigelegt.

Mit unserem dritten Gast machen wir einen Zeitsprung ans Ende der „G-Ära“: 1987 war der Carrera 3.2, gemästet durch vielerlei Komfort-Features, manchen Aficionados mit 1300 kg etwas zu moppelig geraten. Denen bot man den Carrera Clubsport an: Entfall von automatischer Heizungssteuerung, Rücksitzen, Unterbodenschutz, elektrischen Fensterhebern, Klima und Radio, was das Kampfgewicht um rund 100 Kilo senkte. Auch motorseitig gab es leichte Modifikationen, die das Auto etwas agiler machten. Bis 1989 entstanden 340 Exemplare, grob unterteilt in zwei op-

tische Schemata: Weiß lackiert waren (fast) alle. Kontinentale Fahrzeuge trugen einen geschwungenen „CS“-Schriftzug auf dem linken Vorderkotflügel.

Die 53 produzierten Rechtslenker für Großbritannien hingegen zitierten gestalterisch den 1973er Carrera RS 2.7, ein solches Auto mit seitlichem „Carrera CS“-Schriftzug und Felgensternen in Kontrastfarbe Indischrot hat KK-Scale auf die Räder gestellt.

Formal und von der Bespoilerung her absolut korrekt. Streng genommen wären die verbauten Nebelscheinwerfer und Rücksitze nicht zu erwarten, ebenso ergibt die Radioantenne wenig Sinn, und ein Linkslenker ist er auch (wie übrigens ebenso sein Kollege aus dem Hause GT Spirit) – aber: Nicht wenige Käufer der Porsche-Sondermodelle werden mit langen Wunschlisten bei Porsche Exclusive vorstellig, an manch dokumentiertem Original ist der rennsportliche Grundcharakter dadurch inzwischen völlig verwässert worden.

● **KKDC 180 632** Porsche 911 Carrera 3.0 Coupé silbermetalllic,

● **KKDC 180 682** Porsche 911 SC Targa lindgrünmetalllic,

● **KKDC 180 871** Porsche 911 Carrera Clubsport 1987. Fertigmodelle Zinkdruckguss, M1:18. UVP je 79,95 €.

Günter Weirich

Die 53 produzierten Rechtslenker für Großbritannien hingegen zitierten gestalterisch den 1973er Carrera RS 2.7.

„Clubsport“ passt: Kein die-hard-Racer à la SC/RS oder 964 Leichtbau, nur etwas „nachgewürzt“...



Kurz & fündig

1:43 Norev: Ein Bretone von Bertone

Als BX-Nachfolger erschien der von Bertone gestylte Citroën Xantia 1993, ein Bretone, denn er entstand im Citroën-Werk Rennes. Weniger bekannt ist, dass er auch in China gebaut wurde (unter dem Namen Fengshen Xietuolong XM, nur 1996/97) und sogar im Iran, dort erst nach dem Ende der französischen Produktion im Dezember 2001. Iranische Xantia verblieben im Lande, wurden aber auch exportiert in den Mittleren Osten, Zentralasien, nach Russland und in die Ukraine. Der Name Xantia stammt noch aus der Zeit, als Citroën die griechische Antike bemühte (wie Athena oder Pallas), Xantia kommt von Xanthos, was auf Altgriechisch „golden“ und auch „blond“ bedeutet. Es gibt sogar eine britische Automarke namens Xanthos, ein Fiberglass-Kit-car aus den 90er Jahren in der Art des Lotus 23 mit Mittelmotoren von Ford oder Lotus. Norev macht seine bekannte Xantia in neuer Farbe Vert Vega Metallic, die Ursprungsversion aus dem ersten Produktionsjahr 1993, denn schon im Frühjahr 1994 wanderte das Markenlogo von der Motorhaube in den Kühlergrill. Von diesen ersten Xantia kamen nur ganz wenige nach Deutschland, weil der Import erst im Juli 1993 erfolgte. Das Modell ist Norev-üblich gemacht, schöne Reproduktion des Originals, mehrfarbiges Interieur, Dachantenne, saubere Lackierung und Dekoration, sehr hübsches Modell, sehr dunkelgrün.

● **Norev 154206** Citroën Xantia 1993. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 35€. **afs**



Die Xantia gab es mit drei unterschiedlichen Fahrwerken und Federungsversionen. Die frühen Modelle hatten Hydropneumatik à la Citroën DS, spätere verfügten über die verstellbare Hydromatik namens Hydractive II, und zuletzt gab es sogar Activa mit automatischem Wankausgleich.

Fotos: Alexander F. Storz (4), Wolfgang Rüppel (1)

Das Original der Ixo-Miniatur war ein Siegertyp, Röhrl/Geisdörfer fuhren den 131 Abarth 1978 zum Gewinn der Akropolis-Rallye 1978. Der kleine Ixo-Abarth 131 ist ebenfalls eindeutig ein Siegeranwärter in diesem Maßstab. Gut gelungene Außenhaut mit stimmigen Proportionen, die Lackierung ist ebenso mangelfrei wie die exakt angebrachte Dekoration und die Kennzeichen sind korrekt.

Der Innenraum ist halt Ixo-like, sprich alles ist in Schwarz gehalten. Da gibt es kein Decal fürs Armaturenbrett, keiner der Formenbauer sagte: „Es werde Licht.“ Nein, im Innenraum herrscht Tristesse pur. Ansonsten ist alles Notwendige vorhanden, also Rallye-Gestühl plus Gurte, Überrollkäfig und ausgeräumter Fond. Die Cromodora-Felgen, unterschiedlich an Vorder- und Hinterachse, sind gut geraten, was auch für die Kleinteile gilt. Da gibt es den versenkt eingebauten Schnelltankverschluss im Kofferraumdeckel, Schmutzlappen an den Hinterrädern, Dachantenne, Zusatzscheinwerfer und Abschleppöse gefallen genauso wie die beiden hohlgebohrten

1:24 Der Überflieger

In 1:24 stellt Ixo den Fiat 131 Abarth vor, eine Miniatur, deren Vorbild 1977, 1978 und 1980 die Rallye-Herstellerweltmeisterschaft gewann. 1980 wurde Walter Röhrl zusätzlich Rallye-Fahrerweltmeister.

Endrohre der Auspuffanlage. Dazu kommen noch ein perfekt passendes Glasteil und Schnellverschlüsse für den Kofferraum. Auch war der große Bruder in Griechenland 1978 ebenfalls mit nur einem Außenspiegel unterwegs. Summa summarum ein schön gelungenes Modell – hier noch im Vorserienstadium – und das zum Taschengeldpreis.

1978 traten neue Regeln in Kraft. 16-Ventil-Zylinderköpfe waren verboten, falls nicht die geforderte Stückzahl von 400 Autos für die Gruppe 4, beziehungsweise 1000 für die

Gruppe 2 homologiert waren – das sah für Lancia Stratos, Opel Kadett, Toyota Celica oder Saab 99 EMS – um nur ein paar Beispiele zu nennen –, düster aus; Fiat dagegen war auf der sicheren Seite. Die Rallye Neuseeland war gestrichen, als Ersatz kam die Bandama ins Programm. Bei der 78er Akropolis hatten Röhrl/Geisdörfer sowie Alen/Kivimäki in Abwesenheit der Werks-Ford – bis auf Sandro Munari im dritten Werks-131 Abarth – praktisch keinen ernsthaften Gegner. Der Italiener, dessen große Zeit sich dem Ende zuneigte, kämpfte

verbissen um einen permanenten Platz im Fiat-Team. Nach 17 Prüfungen lag der Altmeister in Führung, dann brach seine Hinterachse – das Ding war vom Tisch. Röhrl/Geisdörfer gewannen die Rallye mit einem satten Vorsprung von gut 10 Minuten vor Alen/Kivimäki. Walter Röhrl hatte die Finnen vor allem auf den nächtlichen Sonderprüfungen eiskalt abgeduscht, eine der vielen Spezialitäten des Regenburgers. Der knapp 2,0 Liter große Vierzylinder im 131 Abarth packte 1978 gesunde 235 PS auf die Kurbelwelle, das Auto war solide, verlässlich und recht wartungsfreundlich, denn drei Weltmeisterschaften wären ohne diese Eigenschaften gewiss nicht gewonnen worden.

● **24RAL003A** Fiat 131 Abarth, W. Röhrl/C. Geisdörfer, Rallye Acropolis 1978, Diecast, Preis ca. 37 €. **wr**



1:18 GT Spirit: Will den Elfer zittern lassen

Es irrt, wer glaubt, ein Auto aus der AMG „Black Series“ müsse zwangsläufig in Black lackiert sein. Es geht auch anders, beispielsweise in Designo Magno Selenite Grey, also in dunkelgrauem Mattmetallic (oder: Metallicmatt). Black Series ist ein ikonischer Name bei AMG, steht für ungezähmt, ultimativ, kompromisslos. Dass der AMG GT zur Black Series werden durfte, bedeutet, dass er endlich aus dem Schatten des Elfers treten will. Er ist ein Auto, bei dem es um Zehntel geht, und dafür griff AMG in die Tiefen des Könnens, hier zählen Einlenkpräzision, Seitenführungskräfte und Querbeschleunigung, maßgebackene Reifen und eine auf den Punkt gebrachte Aerodynamik. Ein Auto für Autofahr-Profis, das Superlative sprengt. V8-Biturbo mit 4 Litern und 730 PS, 0-100 km/h in 3,2 Sekunden, 325 km/h schnell, ab 335.240 Euro teuer. Harte Zeiten für den Elfer! GT Spirit macht diesen Wunder-AMG-GT des Jahrgangs 2021, seit Juli 2020 gebaut, 145 PS stärker als der bislang Stärkste, der GT-R mit 585 Pferden. Die absolute Besonderheit ist natürlich der Heckflügel, zwei Flügelemente, beweglich, verstellbar, dazu die eigenständige Front im GT4-Rennwagen-Design, die goldverchromten 10-Speichen-Schmiederäder, Carbon-Schalensitze, innen allüberall orangefarbene Akzente und ultraleichte Materialien. Das hat GT Spirit herrlich miniaturisiert. Der Erstling (GT323) glänzte in Orange mit mattschwarzen Felgen, die jetzige Folgeversion in angesagtem Mattmetallic mit goldverchromtem Räderwerk, und das Auto ist für Supercarlover schlichtweg ein Traum – zumindest in der richtigen Umgebung. Auf der Münchner Leopoldstraße mag der Black Series deplaziert und overstyled wirken, rund um den Nürburgring hingegen passt er. Wir wundern uns allerdings über die verchromten Kühlergrillstreben, die wir auf Vorbildfotos nur in Schwarz gesehen haben.

● **GT Spirit GT862** Mercedes-AMG GT Black Series 2021. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 1300 Exemplare. Preis ca. 110 €. **afs**



Will den Elfer zittern lassen: Mercedes-AMG GT Black Series mit 730 PS. „Black Series“ ist die Krone der AMG-Kreationen, seit 2006. Los ging es mit dem SLK 55, danach CLK 63, SL 65, C 63, 2012 dann der SLS und jetzt der AMG GT.

1:18 Solido: Im Formel-Eins-Look

Es ist schon erstaunlich, wie viele Editionsmodelle Alpine aus seiner aktuellen A110 herausquetscht. Und ebenso erstaunlich ist, dass Solido einem jeden eine 1:18-Miniatur widmet. Nun die Trackside Edition, im April 2021 anlässlich des Grand Prix' von Imola präsentiert. Das ist ausnahmsweise kein käufliches Modell, im Original, sondern etwas ganz Besonderes für zwei ganz besondere Mitarbeiter. Es sind die täglichen Begleiter der beiden Alpine-Piloten der Saison 2021, Fernando Alonso und Esteban Ocon, und sie sind ebenso lackiert wie deren Formel-1-Dienstwagen, der A521: Die Grundfarbe ist das übliche, metallisierte Französischblau, Dach und Heck in mattem Schwarz, in Fahrzeugmitte ein schmaler Rallyestreifen im traditionellen Blau-Weiß-Rot, ebenso ein viel breiterer Schrägstreifen an den Flanken mit dem Alpine-Logo, und auf den Türen steht ganz klein in Weiß „Alpine F1 Team“. Die technische Basis ist die stärkste Serienversion, die A110 S mit 292 PS. Vom Original existieren also genau deren zwei, vom Solido-Modell wesentlich mehr, denn es ist ein Eye-Catcher in der üblichen Solido-Qualität, Türen zum Öffnen, lenkbar, viel Alpine fürs Geld, sieht toll aus, ist aber nicht tauglich für die erste Startreihe in der Vitrine. Damit teilt das Modell die Position der Alpine Formel-1-Renner.

● **Solido S1801615** Alpine A110S Trackside Edition 2021. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 39,95 €. **afs**



Im Formel-1-Look: Alpine A110S Trackside Edition von Solido mit einer gehörigen Portion Sex Appeal.



Ottomobile macht die für Europa bestimmte Version des Civic Type R, den dreitürigen Hatchback. In Asien war der Type R ein Stufenheck-Viertürer. Diese Asienversion erschien vor zweieinhalb Jahren (Caramini 7/2019).

1:18 Ottomobile: Das Auto für Insektenkundler

Das insektozide Dreieck-Design polarisierte, schon beim hybriden Toyota Prius 1997, und es hielt sich recht lang. Die achte Honda-Civic-Generation, im selben Stil gehalten, gewann sogar Designpreise. 2007 erschien auf seiner Basis der Civic Type R (R wie Racing), 15 mm tiefer, breite Kotflügel, gefüllt mit 18-Zöllern, Heckspoiler. Sein frei atmender 2.0 i-Vtec-Vierzylinder leistet aus 1998 cm³ giftige 201 PS, innen Sportschalensitze, Lederlenkrad und sportliche Gimmicks. Gebaut wurde er vier Jahre lang, bis Ende 2010, als der Motor an der Euro-5-Abgasnorm scheiterte. Ein Japaner in der Golf-GTI-Klasse, nach dem man sich eher umdreht als nach dem Wolfsburger Original – und er war nicht mal ein Japaner, denn die für Europa bestimmten Honda Civic wurden im englischen Swindon gebaut. Ottomobile entschied sich für die leicht überarbeitete Version ab 2009, lackiert in Milano Red (was die einzige aufpreisfreie Farbe für den Civic war) und schuf den kleinen Kurvengierschlund mit viel Augenmerk auf die kleinen, äußerlichen Details: Feinarbeit an fotogeätzten Emblemen, Lampen, dem hinteren Leuchtband, den Schriftzügen. Innen ist die Grundfarbe schwarz, Sitzflächen, Teppichboden und Teile der Innenverkleidungen sind rot, und durch die extrem große und schräg gestellte Windschutzscheibe kann der Betrachter genau das ebenso große und extrem schräg gestellte Armaturenbrett betrachten, an dem sich Ottomobile so richtig austobte. Wer ein Auto wie den achten Civic mag, mag dieses Modell.

● **Ottomobile OT376** Honda Civic (FN2) Type R 2009. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 2000 Exemplare. Preis ca. 100 €. **afs**

1:18 GT Spirit: Voll aggro im Prior-Krawall-Design

Zu Prior Design scheint GT Spirit einen guten Draht zu haben. Bald sind die Zehn voll, die GT Spirit in Prior-Verkleidung achtzehnfach miniaturisierte. Nun der aktuelle Toyota Supra. Was Prior-Design in Kamp-Lintfort schafft, ist auch voll auf GT-Spirit-Linie: Optiktuning, Breitbau, Krawall. Mit einem Widebody-Kit von Prior-Design in der Lackierung Phantomgrau Mattmetallic wird aus dem bösen Supra die Urgewalt der Hölle. Er ist so breit, dass er einen Doppelparkplatz in der Vitrine benötigt. Im Februar 2019 stellte Prior-Design den Widebody-Kit für die fünfte Toyota Supra-Generation vor, den A90 (der mit dem BMW Z4 verwandt ist), tief, unendlich breit, Luftaustritte an Stellen, bei denen man sich wundert, dass dort Luft ist, mehrteilige Kotflügelverbreiterungen (alleine eine hintere Verbreiterung besteht aus vier Einzelteilen), neue Front- und Heckschürze, vorne mit zentralem Lufteintritt, hinten Diffusor und ein GT3-Flügel, dazu passende Räder aus eigener Herstellung, ganz nach Wunsch zwischen 19 und 23 Zoll (PD4-Forged-Felgen). Je nach Geldbeutel fertigt Prior die Anbauteile aus einem Glasfaser-Duraflex-Gemisch oder aus Carbon, und die Tieferlegung erledigt H&R in Lennestadt. Innen, wie es sich für ein Fahrzeug dieses Kalibers gehört, Nappaleder und Carbon-Optik. GT Spirit stellte, wieder mal, einen Japaner mit ausgeprägtem Selbstbewusstsein und kaum vorhandener Bodenfreiheit auf die Räder, mattgrau lackiert wie ein altes Öfen-Rohr, eine Mischung aus Aggressivität und Eleganz, und jedenfalls ein markanter Aufschrei gegen die vorherrschende Monotonie (wenn auch nicht farblich) und in prima Verarbeitungsqualität.

● **GT Spirit GT343** Toyota Supra GR (A90) (Prior) 2019. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:18. Auflage 999 Exemplare. Preis ca. 110 €. **afs**



Den Serien-Supra zeichnete Nobuo Nakamura, charakteristisch ist das Double-Bubble-Dach à la Toyota 2000 GT, das Prior-Design unangetastet ließ. Aber sonst gibt es keinen Karosseriebereich, vor dem man in Kamp-Lintfort Respekt hatte.



Den Kyosho gibt's nicht mehr, den AUTOart auch nicht und er ist teuer, die Ottomobile-Interpretation ist aus Resine und auch teuer. Ein BMW M3 E46 in der 40-Euro-Klasse dürfte weggehen wie warme Semmeln.

1:18 Solido: Passt voll ins Programm

Solido bedient mit seinen 1:18-Modellen eine eher jüngere Klientel, den „Nachwuchs“. Das ist gut, denn man muss den Nachwuchs pflegen und froh sein, dass es überhaupt einen gibt. Wer über Solido zum 1:18-Sammeln gelangt, endet irgendwann womöglich bei den High-Endern. Voll ins Nachwuchs-Programm passt die Solido-Formneuheit, der BMW M3 E46. Er kam vor 22 Jahren auf den Markt, und aus der Sicht von 30- bis 40-Jährigen ist er ein Youngtimer, von dem sie als Kind oder Jugendlicher geträumt haben. Der damalige M3 mit seinem 3,2-Liter-Reihensechszylinder dreht unheimlich hoch, war 343 PS stark, ein wahrer Bolide, der Begehrlichkeiten auslöste. Sehr saubere Solido-Miniatur mit zu öffnenden, rahmenlosen Türen und lenkbar, innen schön umgesetzt, weil das Interieur nicht plastikhafte wirkt, da es lackiert ist. Die Karosserieformen traf Solido wie üblich gut, alle M3-Besonderheiten sind ausgebildet: gewölbte Motorhaube, breite Kotflügel, Gurney Flap an der Kofferraumkante, Kiemen in den Vorderkotflügeln, vier Endrohre, die typische M3-Schürze und die geschmiedeten Alus mit sichtbaren Plastikbremscheiben. Die beiden Erstlinge kommen im populären Phoenixgelbmetallic und im noch mehr angesagten Laguna Seca Blau (Unilack), was geradezu zum Kennzeichen dieses Autos wurde.

● **Solido S18065011** BMW M3 E46 2000 Phoenixgelbmetallic und
 ● **Solido S1806502** dito Laguna Seca Blau. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP je 39,95 €. **afs**

Fotos:
 Alexander F. Storz (3),
 Kurt Richter (2),
 Wolfgang Ruppel (1)



1:87 Mabar Tren/Toyeko: Ein Super-Landy

Mabar Tren ist ein Hersteller von Modelleisenbahnen und Zubehör aus der Hauptstadt der katalanischen Comarca Maresme in der Provinz Barcelona. Von dort stammen zwei Kleinserienmodelle auf Basis von Toyeko-Miniaturen, die mit Resine- und Ätzteilen verändert wurden. Die fein gestalte Pritsche mit Gitteraufbau des Ebro Lastwagens fertigte Mabar Tren aus Resine und setzte sie auf das Serienfahrzeuggestell. Eine Neulackierung in Blau mit gelber Beschriftung, ein geätzter Seitenspiegel und ein paar Kisten als Ladegut ergeben ein sehr gelungenes Modell nach dem Vorbild des spanischen Transportunternehmens „Tide Paquexpress“.

Umfangreiche Veränderungen erfuhr der Land Rover von Toyeko, um sein Vorbild, das bei der spanischen Eisenbahngesellschaft Renfe im Einsatz stand, korrekt wiederzugeben. Die Front- und Heckpartien wurden komplett verändert. Vorne gibt es einen neuen Kühlergrill, die Scheinwerfer wurden in die Kotflügel verlegt. Das Heck des Toyeko-Modells erfuhr einen Austausch durch eine komplett neue Rückwand aus Resine. Ätzteile für den Dachträger, die Heckleiter und die Seitenspiegel machen aus dem betagten Toyeko-Landy fast schon ein Supermodell.

● **Mabar Tren 99502** Ebro Pritschenlastwagen „Tide Paquexpress“ mit Kistenladung. FH und Pritsche blau. UVP 22,95 €.

● **Mabar Tren 99503** Land Rover „RENFE“ Karosserie hellgelb. Auflage 150 Stück. UVP 22,95 €. **kr**





1:43 Trofeu: Walter, die Zweite

Kaum ist von Trofeu der Opel Kadett C GT/E im Maßstab 1:43, den Röhl/Geistdörfer bei der Monte 1976 über den Col de Turini scheuchten, im Handel erschienen (Caramini 12/2201, S.18), schieben die Portugiesen schon die nächste Variante nach. Als Vorbild steht dieses Mal die 1976er Portugal-Version Pate. Die Rallye gewannen Munari/Maiga, Röhl/Billstam mussten schon nach rund 500 Metern der zweiten Sonderprüfung die Segel streichen, als das Kardanwellengehäuse zerbröselte. Optisch ist die Trofeu-Miniatur identisch mit der Monte-Version, nur trägt das Portugal-Modell eine andere Startnummer, die Drei. Ebenfalls in Sachen Qualität, Höhe der Limitierung und Preis tun sich die beiden Kadetten nicht viel, nur ist bei dieser Miniatur die schwarze Umrandung der Frontscheibe mit „recht zittriger Hand“ angebracht worden, was nicht gerade schön aussieht. Bei aller Wertschätzung für Walter Röhl ist dieses Modell im Grunde genommen recht überflüssig. Zwei von Dekoration und Lackierung her praktisch deckungsgleiche Modelle, das muss nicht sein, da gäbe es noch etliche, andere Arbeitsgeräte der Herren Röhl/Geistdörfer umzusetzen. „Röhl-Miniaturen“ stehen bei vielen Sammlern auf der Beliebtheitskala ganz weit oben, aber da gibt es doch bedeutend lohnendere Objekte aus der Rallye-Zeit des Regensburgers, seien es nun Rallye-Geräte oder Rundstrecken-Geschosse.

● **Trofeu dsn09** Opel Kadett C GT/E, Walter Röhl/Claes Billstam, Rallye of Portugal 1976, Diecast, limitiert 150 Exemplare, ca. 67 €. **wr**

1:43 Minichamps: Der Reifen-Radierer in Silber

Mit ihren Sportlern wollten die Japaner im Export immer den Etablierten an den Karren fahren. Mit Autos à la Toyota Supra, Mazda RX-7 und Nissan GT-R waren sie gut im Rennen, und doch überschätzten sie sich. Nicht aber Toyota mit dem kleinen Corolla AE86, der fand seine Nische und konnte dank bester Balance vieles besser als die Hiesigen. Ein Golf GTI war teurer als er und hatte den Antrieb an der falschen Stelle – aus Sicht der jungen Wilden, die einen Ersatz für die heckgetriebenen Escort RS2000 und Kadett C GT/E suchten. Und sie fanden ihn im Corolla GT ab 1983, der bis heute zum kultigen Show-Drifter avancierte. Der Fahrer muss einen mutigen Gasfuß haben und immer schön dran bleiben. Auch Minichamps bleibt dran und liefert seinen Corolla GT nach Rot nun in Silbermetall aus, was ihm mindestens ebenso gut steht (wenn nicht besser), ihm aber ein etwas edleres Flair verleiht. Weiterhin vorbildgemäß kein Gramm Chrom (aber hallo: Nineteen Eighty-Four, das Orwell-Jahr!), die Karosserieunterseite komplett in Mattschwarz, die Alus mit goldenem Inlett (genau: 1984!), was nicht unbedingt serienmäßig ist, aber pfeif' auf den Serienzustand bei solch einem Auto! Das ist Achtziger pur, und es ist auch Resine pur und es ist Spaß pur.

● **Minichamps 166321** Toyota Corolla (AE86) GT Levin 1983. Fertigmodell Resine, Maßstab 1:43. Auflage 350 Exemplare. UVP 76,95 €. **afs**



Wiking 1:87

Unimog 406 mit Planen	25,90 €
Set „Made in Germany in den 70er Jahren“	79,90 €
BiGPack 1290 VC mit BaleCollect	29,99 €

Herpa- (inkl. Länderserien), Brekina-, PCX87-, BoS-, Schuco-, Norev-Modelle und viele andere gibt's in unserem Online-Shop.

Besuchen Sie auch unseren Online-Shop!

Modellspielwaren Schreiner

Effeltricher Straße 2
90411 Nürnberg
Tel. 0911/5 216 215
Fax 0911/5 216 217
E-Mail:
schreiner-nuernberg@t-online.de
www.modellspielwaren-schreiner.de

Versand ab 75,- € portofrei!

Das Fachgeschäft
auf über 500 qm • Seit 1978

Der Online-Shop

www.menzels-lokschuppen.de

Friedrichstraße 6 • 40217 Düsseldorf • fon 0211 . 385 91 45 • fax 0211 . 37 30 90



Ihr Fachpartner für Modellautos, Modellspielwaren, Modellbahnzubehör & Sondermodelle in 95326 Kulmbach, Albert-Rudolf-Schell-Str. 14, Tel. +49 (0)9221 8276160
info@modellauto-stuebla.de | www.modellauto-stuebla.de

Loewe Modellbahnzubehör

Magirus-Deutz 90 M 5 „Zeta“ LF 8
„Werkfeuerwehr Bezirksklinikum
Obermain – Kutzberg“ (Sondermodell)

Auflage: 100 Stück! #LOE4011 € 54,95

Viele weitere Modelle in unserem Web-Shop oder unserem Ladengeschäft. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!



les classiques
HO/1.87

114 rue du Bussy
F 45290 Varennes Charoy
www.sai-collections.fr

Auswahl unserer Heiratswagen



Ihre Spezialisten für Modellautos, Vitrinen und mehr!

www.tpi-modellautos.ch

LECHTOYS
Sondermodelle

Edition 59 Set "Made in Germany"
in den 70er Jahren

Preis
76,50 €*

WIKING



info@lechtoys.de • www.lechtoys.de

1:43 Ixo: 706 RO

Einen neutral lackierten Überlandbus kann man in nahezu jeder denkbaren Farbe als Variante bringen, so man will und Verkaufschancen sieht. Ixo macht das mit dem Škoda 706 RO Überlandbus von 1947 so, nun die dritte Farbvariante innerhalb von zweieinhalb Jahren (Caramini 5/2019 und 5/2021), denn er ist ein Tscheche, und alles Tschechische geht in Tschechien und der Slowakei weg wie warme Škodas. Die Tschechen sammeln mit einer ungeahnten Intensität Modellautos!

Der Bus heißt zwar Škoda, ist aber ein LIAZ, denn bei LIAZ wurde er bis 1958 gebaut, und zwar auf Basis des 1940 erschienenen tschechischen Einheits-Lastwagens und -Omnibusses, des Typs 706 D. Die optisch identisch gestalteten Aufbauten stammen von den Karosseriebaufirmen Karosa und SVA. Das Modell geht auf eine französische Kiosksérie zurück, wo es 2017 erstmals erschien. Auf der Habenseite sind die allgemeine Formgebung und die schön gemachten Trilex-Felgen, auch das ordentliche Chassis, dafür ist der Innenraum denkbar einfach gehalten. Fahrgestell aus Zinkdruckguss, Aufbau komplett aus Kunststoff. Die Anhängerkupplung ist realistisch, Karosa bot für den 706 RO Reiseanhänger an. Deshalb trägt der Bus



In ziemlich zeittypischer und ostblocktypischer Farbkombination bringt Ixo den alten Škoda 706 RO in die Vitrine. Es ist eher sein Nachfolger 706 RTO, der sich im Gedächtnis hält. Denn dieser war bis in die 80er Jahre hinein Bestandteil des Straßenbildes in der ČSSR, in Polen und in der DDR.

auch ein gelbes Dreieck auf der Dachvorderseite. Das war damals Vorschrift bei Gespannen, auch in Deutschland. Aufgeklappt bedeutete es: „Ich fahre mit Anhänger“, umgelegt wurde es bei Solofahrt.

Der aktuelle Bus bedient die Route von Prag nach Nymburk (deutsch: Nimburg an der Elbe), eine 40-km-Strecke. Die Lackierung ist in Taubenblau mit cremeweißem Dach, abgetrennt durch einen hellgrau/orangefarbenen Doppelstreifen, der sich auf der vorderen Stoßstange fortsetzt, also recht farbenfroh.

● Ixo IXOBUS031LQ Škoda 706 RO Überlandbus 1947. Fertigmodell Kunststoff, Maßstab 1:43. UVP 54,95 €. Lieferbar demnächst. afs

1:87 Herpa: Zugstarkes in Groß und Klein

Beginnen wir die Herpa-Vorstellung mit der Solo-Sattelzugmaschine Volvo FH FD (normales Fernfahrerhaus), 6x2, in roter Lackierung. Die Diethofener haben den Volvo sehr gut umgesetzt, mit vielen Details ausgestattet und perfekt bedruckt. Ein kleines Highlight ist das Fahrgestell mit Aufhängungsteilen, Kardanwelle und dem großen Tank. Das Original ist mit adaptivem Fernlicht ausgerüstet, bei dem die Scheinwerfer sich automatisch dem entgegenkommenden Verkehr anpassen. Das neue Volvo Dynamik Steering ist ein Garant für perfekte Fahrzeugbeherrschung und das sogenannte I-Save-System sorgt für geringeren Verbrauch. Die Volvo D 13-Motoren sind erhältlich mit 420, 460, 500 und 540 PS, die 460/500 PS-Varianten sind auch Turbo-Motoren erhältlich.

● Herpa 313735 Volvo FH FD 2020 6x2 Sattelzugmaschine, rot, 16,95 €.

Der Iveco S-Way Volumen-Sattelzug findet sein Vorbild in der schweizerischen Spedition „Friderici“, einem Unternehmen, das seit Ende des 19. Jahrhunderts im Speditionsgeschäft tätig ist. Kurz nach Ende des Zweiten Weltkriegs begannen die Schweizer mit internationalen Transporten, auch im Auftrag des Roten Kreuzes. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts geriet „Friderici“ in finanzielle Schwierigkeiten, Immobilien wie auch die Aktienmehrheit mussten verkauft werden, verschiedene Geschäftsteile wurden aufgegeben. Aber die Spedition erholte sich, einige Geschäftsfelder wurden zurückgekauft und heute sind noch fünf Vertreter der Familie im Unternehmen tätig.



Fotos: Alexander F. Storz (1), Wolfgang Rüppel (1), Hans-Joachim Gilbert (3)

Herpa hat hier eine sehr schöne, überaus authentische Miniatur geschaffen. Dicht dran am Vorbild, sehr gut detailliert und aufwändig bedruckt, der kleine „Friderici“ macht einen exzellenten Eindruck.

● Herpa 313629 Iveco S-Way Volumen-Sattelzug „Friderici“, einmalige Auflage, 44,95 €.

Drittes und letztes Modell ist ein Pkw des Herpa „Cars Club“, Vorbild ist der Mercedes-Benz V 223 der S-Klasse, eine Limousine der elften Generation. Spitzenmodell der V 223-Baureihe ist der Maybach 680 4Matic, der kraftvolle 680 PS auf die Kurbelwelle packt. Der V 223 hat etliche Fahrassistenzsysteme, es gibt ihn mit unterschiedlichen Motoren und ein „Automated Valet Parking“ in speziell dafür gebauten Parkhäusern ermöglicht das vollautomatische Einparken des Fahrzeugs – natürlich ohne Fahrer. Auch in Sachen Pkw zeigt Herpa, wo im Maßstab 1:87 die Messlatte hängt. Das Modell zeigt sich in allen Belangen bestens in Form.

● Herpa Mercedes-Benz S-Klasse V 223, Modell für Mitglieder des Herpa „Cars Club“, Maßstab 1:87. wr

1:24 Ixo: Geld ist nicht alles

Diese Erfahrung machte die finnisch-britische Crew Vatanen/Richards, als sie 1980 mit ihrem Ford Escort Mk II RS in der italienischen Sanremo an den Start gingen. Ihre größten Gegner, Röhl/Geistdörfer, saßen in einem Fiat 131 Abarth, gemeldet vom Jolly Club. Fiat hatte ein Problem, die Werke wurden bestreikt, das Team brachte also „geliehene Autos“ an den Start, außer Jolly Club setzte noch der Rennstall 4 Rombi Corse die 131 Abarth ein. Ford, mit dickem Geldpaket von Sponsor „Rothmans“ gut ausgestattet, war der Meinung, mit zwei Werksautos die Sanremo locker nach Hause zu schaukeln. Aber da gab es zum Glück noch die Herren Röhl und Geistdörfer, die entschieden anderer Meinung waren. Das bayrische Duo erledigte schnell und sehr professionell seinen Job. Auf den Parforce-Ritt der Deutschen, bei der dritten und vierten Asphalt-Etappe, hatte die Konkurrenz keine Antwort, der Drops war gelutscht, der Sieg eingetütet. Das Ixo-Vorbild, mit Vatanen/Richards im Auto, erreichte einen guten, zweiten Rang, allerdings mit einem Rückstand von über sechs Minuten.

Das Vorserienmuster von Ixo präsentiert sich gut geraten. Prima sind die Kleinteile, wie Dachantenne, Zusatzscheinwerfer, Not-Aus-Schalter oder Außenspiegel und das gilt ebenfalls für die Felgen. Die Umsetzung der Außenhaut mit ihren sauberen Gravuren ist mängelfrei, auch Lackierung und Dekoration sind in Ordnung. Kleiner Schwachpunkt ist der Innenraum, der zwar alles Notwendige aufweist, Achillesferse ist halt das Cockpit. Gesamt betrachtet eine Miniatur, die den Maßstab 1:24 bereichert und die ihre Sammler finden wird. Ach ja, siehe Bodenplatte: Die korrekte Schreibweise von Sanremo scheint doch recht schwierig zu sein.

● **Ixo 24RAL008A** Ford Escort Mk II RS 1800, #4, A. Vatanen/D. Richards, Rallye Sanremo 1980, Diecast, Preis ca. 37 €. **wr**



Ixo: Ford Escort Mk II RS 1800



Ixo: Kenworth T 600

1:43 Norev: Spaceshuttle für neue Sechslinge

Den Mercedes-Kleintransporter gibt es in dritter Generation wieder als Nutzfahrzeug (Vito) und als Großraumlimousine namens V-Klasse (als Nachfolger des Viano). Die aktuelle V-Klasse ist seit Mai 2014 am Markt, auf ihrer Basis gibt es auch die Marco-Polo-Reisemobile. Mit Ausnahme des Mercedes Metris, für den US-Markt reserviert, gibt es die V-Klasse ausschließlich mit Vierzylinder-Turbodieselmotoren zwischen 136 und 204 PS. 2019 erfolgte ein Facelift und die Elektroversion EQV. Norev hat die V-Klasse vor dem Facelift als Daimler-Industriemodell gefertigt, nun neu in der Fachhandelsvariante in dunklem Graumetallic, also einem recht edlen Farbton, gepaart mit Alufelgen. In diesem Outfit kommt die V-Klasse auch als Modell ihrem Anspruch nach, edler als ihr Konkurrent VW T5/T6 zu sein. Das Norev-Modell trägt auf beiden Seiten Schiebetüren, was optional ist, und die serienmäßigen Alufelgen, die so viele Speichen haben, dass man sie weder zählen noch (im Original) sinnvoll reinigen kann. Ein typisches Industriemodell, das sich keinerlei Schwächen leistet und dank Metallclack und Alus edler aussieht als jeder Transporter – obgleich die V-Klasse im Grund ihres Herzens eben doch ein solcher ist.

● **Norev 351136** Mercedes V-Klasse (W447) 2015. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 35 €. **afs**

Während Volkswagen eingefleischte Multivan-Fans mit dem T7 schockt und gleichzeitig mit der Aussage beruhigt, der Vorgänger T6.1 werde weitergebaut, sieht man der facelifteten 2019er V-Klasse ihr Facelift kaum an. Und Norev macht ohnehin die Vor-Facelift-Originalversion von 2015.



1:43 Ixo: Ein Kind der Ölkrise

Er war eine Reaktion auf die Ölkrise 1973, der Kenworth T 600. Denn auch in den USA schnellten die Spritpreise, egal ob Benzin oder Diesel, dramatisch in die Höhe und so begann bei Kenworth die Überlegung, eine Sattelzugmaschine unter den Aspekten geringer Verbrauch plus ausgeklügelter Aerodynamik zu entwickeln; die Arbeiten daran begannen 1976. In Sachen Aerodynamik tüftelten die Kenworth/Paccar-Ingenieure mit maßstabgerechten Modellen im Windkanal, danach entstanden Prototypen und siehe da, die Aerodynamik konnte im Vergleich zum Vorgänger W 900 um rund 20 Prozent gesteigert werden. Durch eine neue, nach hinten versetzte Vorderachse hatte sich außerdem das Fahrverhalten verbessert und eine tiefer liegende Frontscheibe sorgte für ein größeres Sichtfeld des Fahrers. Gebaut wurde der T 600 ab 1984, als Nachfolger kam 2017 der T 660 auf den Markt. Die Motorenwahl beim T 660 beschränkte sich auf Turbodiesel von Paccar und Cummins, das Leistungsspektrum reichte von 380 bis 600 PS.

Die Bezeichnung des Ixo-Modells ist nicht ganz korrekt, beim Vorbild handelt es sich um den T 600A, 1995 kam dann der Typ T 600 B auf den Markt. Die Miniatur zeigt sich in allen Punkten gut gerüstet, um auf dem Markt bestehen zu können. Ins Auge fällt die eher schlicht gehaltene Karosserie, ohne Streifen, Firmenamen, einfach ein Arbeitstier, unterwegs auf den unendlichen Highways. Aber gerade das macht den Reiz dieser Miniatur aus, sind doch die meisten Ixo-Trucks bunte Paradiesvögel. Gut, Chrom hat der T 600A auch reichlich, aber der gehört bei den amerikanischen Fahrzeugen einfach dazu, ebenso wie der gigantische Sleeper und die Fanfaren auf dem Dach. Auch die kleinen Details, wie Schmutzlappen, Trittstufen oder gelungenen Riffelblech-Imitationen machen Freude. In der Gesamtbetrachtung eine schöne, gut umgesetzte Miniatur und das zu einem erschwinglichen Preis.

● **Ixo TR109** Kenworth T 600, Diecast, ca. 30 €. **wr**

1:43 Ixo: 50er-Jahre-Škoda – Fortsetzung folgt

Nach dem Škoda Spartak und dem Felicia Cabriolet (Caramini 8/2021 und 12/2021) kommt die nächste Version des 50er-Jahre-Škoda von Ixo, der Octavia, der die Karosserielinie in die 60er hinein rettete und von 1959 bis 1964 gebaut wurde. Dann folgte mit dem 1000 MB die Heckmotor-Ära bei Škoda. Octavia hieß der Škoda 440 nach seinem Facelift, wobei dieses weniger das „Face“, also die Karosserie, sondern vielmehr die Motoren betraf. 1961 kamen ein feinmaschiger Grill und Einzelsitze statt vorderer Sitzbank, und das trägt die Ixo-Neuheit. Bekannt ist es aus diversen Kioskserien für den ehemaligen Ostblock, und die Fachhandelsversion kommt in zeitgenössischem und neutralem Mausgrau mit schwarzem Interieur, Lenkrad/Lenksäule in freundlichem Elfenbein, Felgen in Karosseriefarbe. Die Form ist einwandfrei getroffen, die Miniatur kein modellbauerisches Highlight (angegossene Türgriffe), aber für ein ehemaliges Kioskmodell adäquat detailliert. Ein ebenso bekanntes wie immer wieder erfreuliches Leckerli ist, dass Ixo die Fachhandelsversionen mit Fotoätz-Scheibenwischer aufwertet.

● **Ixo CLC389N** Škoda Octavia 1961. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 22,95 €. Lieferbar demnächst. **afs**



In der DDR populär und als so ziemlich einziges Ostblock-Auto auch in Westdeutschland halbwegs verbreitet: Der Škoda Octavia sah hübsch aus, war preiswert zu haben, ein wenig individuell und vor allem die „Flüchtlinge“ aus Böhmen und Mähren fuhren ihn aus alter Verbundenheit.



Fotos: Alexander F. Storz (2), Kurt Richter (3), Wolfgang Rüppel (1)

1:87 ACE/Herpa: Rettungswagen

Im Schweizerischen Wollerau hat die AAA Alpine Air Ambulance ihren Firmensitz. Das Unternehmen ist spezialisiert auf Patienten Transporte mit Rettungsfahrzeugen und Hubschraubern und setzt dafür über 90 qualifizierte Mitarbeiter ein. Eingebunden ist dieser Rettungsdienst über den Notruf 144 in die meisten kantonalen Rettungsdienste der Schweiz, von Liechtenstein und Voralberg sowie die integrierten 112-Leitstellen im Allgäu und dem südlichen Baden-Württemberg. Arwico hat sich für seine „Arwico Collectors Edition“ bei Herpa einen VW Crafter aus dem Fuhrpark der AAA miniaturisieren lassen, und die Diethenhofer haben ein tolles Modell mit allen Bedruckungen des großen Vorbilds auf die Räder gestellt. Von der Gesamtauflage ging die Hälfte an die AAA, die andere wird über den Fachhandel verkauft. In gleicher Gestaltung bietet Arwico einen VW T6 Rettungswagen an.

● **ACE/Herpa 85.002507** VW Crafter Bus „Alpine Air Ambulance“. Karosserie weiß mit blau-gelber Bauchbinde. IA schwarz. Vier aufgedruckte blaue Warnleuchten. Beiliegende Seitenspiegel. Auflage 500 Stück, davon 250 im Handel. UVP 39 CHF. **kr**

1:87 Polizeimodelle-Shop: Zwei Halb-Busse

Die „Edition Special Forces“ wird um zwei Modelle des MAN TGE Halb-busses von Herpa erweitert. Schwarz ist die vorwiegende Farbe der Polizei-Spezialeinsatzkräfte (SEK) und so ist das erste Einsatzfahrzeug auch in Schwarz gehalten. Es trägt keinerlei Schriftzüge, die auf ein Polizeifahrzeug hinweisen. Seine Besonderheit sind beidseitige Schiebetüren. Diese sind, wie die Hecktüre, mit Trittbrettern ausgestattet, auf denen bei Bedarf die Spezialeinsatzkräfte mitfahren können. Das hintere Trittbrett ist bereits am Modell montiert, die seitlichen können in passende Löcher im Fahrgestell eingesteckt werden.

Das zweite MAN TGE Modell hat sein Vorbild bei den kriminal-technischen Abteilungen der Polizei, die damit ihr notwendiges Equipment an den Tatort befördern, um dort die Untersuchungen und Spurensicherung durchführen zu können, die dann zunächst im Fahrzeug und später im Büro ausgewertet werden. Hier werden verschiedene Technologien aus den Bereichen Biologie, Chemie, Physik, Informatik, Phonetik, Linguistik, Ballistik, Waffentechnik und viele weitere angewendet. Was auf den ersten Blick als schwarze Karosserie erscheint, entpuppt sich bei näherer Betrachtung als ein sehr dunkles Grün. Im Einsatz kann am Dach bei beiden Fahrzeugen ein Magnetblaulicht angebracht werden. Weitere Details sind: Frontblitzer zweifach im Kühlergrill, vierfache Blitzer in der Frontscheibe und in den Hecktüren und Intersection Lights in der vorderen Stoßstange. Das schwarzgrüne Modell trägt auf den Seiten den Schriftzug „Kriminaltechnik“. Schön, dass der Polizeimodelle-Shop nicht nur die schweren und schnellen Pkws der SEK-Einheiten miniaturisiert, sondern auch die (nicht minder) attraktiven „Arbeitstiere“.

● **944090** MAN TGE Halbbus mit Flachdach SEK Polizei. Karosserie schwarz. IA und Felgen schwarz. Trittbretter silbern. Ein blautransparentes Warnlicht. Beiliegende Seitenspiegel. 250 Stück. UVP 33,95 €.

● **944106** MAN TGE Halbbus mit Flachdach Polizei „Kriminaltechnik“. Karosserie schwarzgrün. IA schwarz. Felgen silbern. Ein blautransparentes Warnlicht. Beiliegende Seitenspiegel. Auflage 250 Stück. UVP 33,95 € **kr**



TERMINE

Unter www.caramini.de/ Aktuelle Ausgabe informieren wir Sie aktuell auf Grundlage eingehender Veranstalter-Hinweise, wann welche Modellauto-Börsen wieder stattfinden können oder auch nicht.

1:43 Ixo: Genosse Lada

Lada – der Name leitet sich eventuell von einem Schiffstyp namens Ladja ab, der früher von Nordmännern und Russen über die Wolga gerudert und gesegelt wurde. Andere Experten wiederum sagen, Lada oder Lado komme sehr häufig in alten russischen Hochzeitsliedern vor und, übersetzt in die deutsche Sprache, bedeutet es „Liebling“. Aber da wir in Caramini höchstens über Lieblingsmodelle schreiben und absolut keinerlei nautische Ambitionen haben, kann uns Sammlern das recht egal sein. Über den Lada VAZ 2105 VFTS Rallye wurde zuletzt in der Caramini 11/2021 berichtet, und zwar über den Wagen der Russen Brundza/Neyman, die am Ende der 1000 Seen in Finnland 1984 auf einen sehr guten 22. Gesamtrang fuhren. Angekündigt wurde auch das Auto mit der # 63, pilotiert und begleitet von Bolshikh/Bolshikh, die am Ende auf einem noch besseren

21. Gesamtrang landeten. Diese Miniatur ist nun auf dem Markt und der Verfasser kann Ixo attestieren, wieder einmal einen sehr ordentlichen Job gemacht zu haben, nur sind die Namen Bolshikh nicht korrekt geschrieben. Jedenfalls gibt es bezüglich Karosserieformen, Gravuren, Lackierung, Dekoration und Kleinteile keinen Grund zum Meckern. Aber die Pins in den Scheinwerfern sind nicht gerade das Gelbe vom Ei und im Innenraum müssen leichte Abstriche gemacht werden. Ansonsten ist der Lada ein gelungenes, kleines Auto.

Die 1000 Seen in Finnland 1984 war hart umkämpft. Die Gesamtlänge mit Verbindungsetappen betrug knapp 1420 Kilometer und diese Rallye wurde immer sehr schnell gefahren, nicht umsonst nannten Piloten und Teamchefs sie die „Formel 1 Rallye“. Von 174 Startern kamen nur 74 in Wertung an, der Rest fiel durch den Rost. Sieger wurden Vatanen/Harryman auf einem Peugeot 205 Turbo, unsere russischen Freunde brauchten genau 48 Minuten und 10 Sekunden mehr. Vergleichen wir aber einmal die technischen Daten des Lada mit denen des Siegerautos, kommt man doch ins Grübeln. Während der knapp 1,8 Liter große Turbo-Motor des Franzosen mit um die 450 PS aufwartete, hatte der Russe nur einen 1,6 Liter unter der Haube, der frei atmend nur mit um die 160 PS dienen konnte. Dazu die geballte, französische Service-Kraft, bei der Geld keine Rolle spielte, dann sieht es schon ganz anders aus und es zeigt sich, die russischen Autos samt ihren Piloten hatten in Finnland 1984 eine sehr gute Arbeit abgeliefert.

● **Ixo RAC348** Lada 2105 VFTS, #63, N. Bolshikh/I. Bolshikh, Rally 1000 Seen Finnland 1984, Diecast, Preis ca. 37 €. **wr**



Ein gelungenes Modell, leichte Abstriche müssen nur beim Interieur und bei den Pins in den Scheinwerfern gemacht werden.

1:87 ACC/Brekina: Bullis aus Österreich

In der Caramini 1-2/2022 haben wir das zweite Modell nach dem Vorbild eines Lieferwagens von „Keli-Limonade“ bereits angekündigt. Es handelt sich um einen VW T2 Kastenwagen, wieder von Brekina und ebenfalls im zeitgenössischen, limonadig-frischen Outfit gestaltet. Wie der T1 Getränkewagen ist er mit dem „Keli“-Logo und dem Slogan „Fruchtlimonaden gesund-erfrischend“ bedruckt.

● **ACCB202107** VW T2 Kastenwagen „Keli“. Karosserie oben weiß, unten gelb. Stoßstangen und unterer Streifen blau. IA braun. Auflage 250 Stück. UVP 19,99 €.

Auch aus dem Hause Brekina stammt das sehr umfangreich bedruckte Modell eines VW T1b Kastenwagens, nach einem restaurierten Vorbild der Traditionsbäckerei Geier aus dem österreichischen Weinviertel und aus Wien. In vierter Generation geführt, beschäftigt die 1902 gegründete Bäckerei derzeit über 300 Mitarbeiter in der Backstube und im Büro in Strasshof sowie in 28 Bäckereifachgeschäften. Das Vorbild des VW T1b, Baujahr 1967, wurde zum 115. Geburtstag der Bäckerei mustergültig restauriert. Mustergültig ist die Umsetzung in den Maßstab 1:87 durch Brekina, selbst die kleinsten Schriften sind mit der Lupe lesbar. Ein tolles Modell.

● **ACCB202108** VW T1b Kastenwagen „Bäckerei Geier“. Karosserie cremefarben. Dach, Stoßstangen und Front-V braun. IA braun. Auflage 200 Stück. UVP 19,99 €. **kr**



In seinem ersten Modelljahr 1970/71 trug der GS noch keine Zusatzbezeichnungen à la Club, GSX oder Pallas.

**1:43 Norev: Lust auf Bronze**

Wenn die Bronzestatue aus 90 Prozent Kupfer und rund 8 Prozent Zinn besteht, dazu eine Prise Blei, dann ist sie witterungsbeständig und der Kaiser Wilhelm erfreut sich bis heute bester Gesundheit. Bronze ist eine Legierung, kein reines Material, und die grünliche Farbe ist keine Urfarbe, sondern Patina. Und Patina wiederum ist eine natürliche oder künstliche Alterung der Oberfläche. Somit, so gesehen, etwas Negatives. Nicht für Citroën und dessen Farbpalette, die zwischen genial und absurd changiert. Im Modelljahr 1971 (und nur in diesem) gab es den Farbton Bronze AC329, ausschließlich für den Citroën GS. Eine Farbe, die von sich selber nicht so genau weiß, ob sie nun grünlich oder bräunlich sein will, dazu einen Schuss Gold verpasst bekam und ein wenig an eine jugendliche Eidechse erinnert.

Das war damals typisch Citroën, und Norev erinnert mit seiner GS-Neuaufgabe daran. Der Norev GS in

1:43 ist ein bekanntes Modell, mehrmals zu Gast auf dem Caramini-Schreibtisch und hinreichend gelobt. Der Farbton Bronze ist so individuell wie das Auto selber, er steht dem GS hervorragend. Wer graue Mäuse liebt, wendet sich entrüstet ab, wer Mut zur Farbe hat, greift verzückt zu.

● **Norev 158221** Citroën GS 1971 Bronze. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 35 €. **afs**

Markku Alén und Juhani Toivonen als Marlboro-Men unterwegs im Marlboro-Car. Und heute darf nicht mehr „Marlboro“ draufstehen, weil all die jugendlichen Käufer von Ixo-Miniaturautos deswegen unverzüglich mit dem Rauchen beginnen würden. Und die Generation der Sammler im Rentenalter wäre ebenso gefährdet.



1:43 Ixo: Papagei aus Schweden

Nun sind die beiden bunt dekorierten Ixo Volvo 142 am Markt, die 1973 an der Finnlandrallye teilnehmen. Wir würdigten sie in Caramini 12/2021 eines ausführlichen Berichts, hatten damals aber nur die Startnummer 5, den Wagen von Mikkola/Rautanen, als Vorserien-Muster. Nun können wir den zweiten Wagen zeigen, völlig anders dekoriert, aber ebenso bunt und auffällig, und deshalb auf jeden Fall eines Fotos wert. Der Volvo von Markku Alén/Juhani Toivonen, privat eingesetzt, erinnert optisch an die US-Nationalflagge, Hauptsponsoren waren Marlboro und Esso-Uniflo: weiße Grundfarbe, Haube, Dach und Kofferraumdeckel mit zahlreichen roten Streifen überzogen, vorne und hinten ein weißes Dreieck ausgespart, seitlich der vordere, obere Teil auch rot, der hintere blau. Natürlich ist das der Look der Marlboro-Zigaretenschachtel, aber Ixo hält sich an das Tabakwerbeverbot und legt die notwendigen „Marlboro“-Schriftzüge als Decals bei. Alén/Toivonen schafften auf diesem schweren und an sich unsportlichen, aber eben stabilen, dauerhaften und wintergeeigneten Wagen Platz 2 bei der Finnland-Rallye 1973 hinter einem Ford Escort RS 1600 und vor einem Porsche 911. Der Ixo Volvo 142 ist in seiner Grundform bekannt und gut. Die Rallye-Dekoration setzte Ixo gekonnt um, Grundfarbe des Modells ist Rot, alles andere sind Drucke, teilweise sehr großflächig. Innen versprüht ein Überrollbügel Rallye-Flair, auf der Stoßstange eine Batterie an Zusatzscheinwerfern.

● **Ixo RAC343** Volvo 142 S Rallye 1000 Seen 1973 # 29 (Alén/Toivonen). Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 36,95 €. **afs**

1:87 Wasmus/Rietze: Olivgrau wird jetzt Weiß

Okay, Weihnachten 2021 ist schon lange Geschichte, allenfalls wild entsorgte Christbäume erinnern noch daran. Der Spielwarenhändler Wasmus aus Vlotho bot zum Jahresende zwei von Rietze mit Weihnachtsmotiven bedruckte Kofferlastwagen an, einen Iveco EuroCargo und einen Mercedes-Benz Atego. Diese Modelle bedeuten den Start einer neuen Reihe von Leasing-Speditionsfahrzeugen in weißer Grundfarbe, die in kleiner Auflage bedruckt werden. Dazu schreibt Oliver Wasmus: „Leider gibt es keine neue Wiking-Modelle für die olivgrauere Spedition. Zur Probe fährt die Spedition der 2010er Jahre Rietze-Modelle. Wie bei den großen Speditionen werden weiße Leasing-Fahrzeuge eingesetzt. Diese bekommen großflächige Beschriftungen.“ Lassen wir uns überraschen, was auf uns zurollen wird.

● **Wasmus 60959-003** Iveco EuroCargo Koffer-Lkw „Merry Christmas“. FH und Koffer weiß. FG und IA schwarz. Beiliegende Seitenspiegel. Auflage 25 Stück. UVP 25 €.

● **Wasmus 72501-006** Mercedes-Benz Atego Koffer-Lkw (2013) „Merry Christmas“. FH und Koffer weiß. FG und IA schwarz. Beiliegende Seitenspiegel. Auflage 25 Stück. UVP 25 €. **kr**



Fotos: Hans-Joachim Gilbert (1), Kurt Richter (4), Alexander F. Storz (4)



1:87 Herpa: Messemodell 2022

Die diesjährige Spielwarenmesse wurde aufgrund der immens steigenden Covid-19-Infektionszahlen kurzfristig abgesagt. Messemodelle im Maßstab 1:87 gibt es trotzdem, denn diese wurden sehr früh produziert. Wie im vergangenen Jahr bot Herpa das Messemodell für 2022, ein Wartburg Trans des Vorbildjahres 1985, in der Herpa-typischen Gestaltung im hauseigenen Shop zum Kauf an.

● **Herpa 949179** Wartburg Trans „Herpa-Spielwarenmesse 2022“. Karosserie rot. Plane weiß. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 15 €. **kr**

1:87 Herpa: Vögele Straßenfertiger 1900-3i

Zur Wirtgen Group gehören unter anderem auch die Produktbereiche Hamm Straßenwalzen, John Deere Motorgrader und Vögele Straßenfertiger. Aus dem letzten Segment miniaturisierte Herpa den hochmodernen Vögele 1900-3i der „Strich 3“-Generation in bekannt hervorragender Qualität. Nach der Ausführung des Bauunternehmers Max Bögl folgt nun die Version in den Werksfarben von Vögele. Dem Modell liegt ein zweites Dach mit eingeklappten Stützen bei, damit auch die Transportstellung nachgebildet werden kann. Die Schütten und Seitenspiegel sind ausklappbar, die Arbeitsbohlen am Heck sind seitlich ausziehbar, perfekt für den Einsatz auf einem Baustellendiorama. Ein Metallgewicht sorgt dafür, dass sich das Modell sehr wertig in der Hand anfühlt.

● **Herpa 313834** Vögele Deckenfertiger 1900-3i. Aufbau und Schütten grün. Fahrwerk und Kabine mit Geländern schwarzgrau. Sitze schwarz. Trittflächen silbern. Dach gelb. Beiliegend Dach in Transportstellung. UVP 59,95 €. **kr**



1:87 Norev: Neue Farbspiele

In schöner Regelmäßigkeit legt Norev die Metallmodelle aus seiner 1:87-Reihe in neuen Farben auf. Dabei darf es durchaus mal bunt zugehen. Erwähnenswert ist, dass Norev den Miniatur-Pkws immer bedruckte Kennzeichen spendiert. Aus dem hier vorgestellten Quartett stechen besonders der Panhard PL 17 und das Peugeot 203 Cabriolet heraus. Schön wäre, wenn Norev in Zukunft in neue Formen investiert, die Automobilgeschichte Frankreichs bietet noch einige Vorbilder, die auf eine Verkleinerung warten.

● **Norev 451732** Panhard PL 17, Bj. 1961. Karosserie gelbgrün. IA schwarz. Kennzeichen „274 OG 11“. UVP 8,50 €.

● **Norev 472373** Peugeot 203 Cabriolet, Bj. 1952. Karosserie schwefelgelb. IA schwarz. Kennzeichen „203 BH 77“. UVP 8,50 €.

● **Norev 474342** Peugeot 403 Cabriolet, Bj. 1957. Karosserie weiß. IA braun. Kennzeichen „563 FB 06“. UVP 8,50 €.

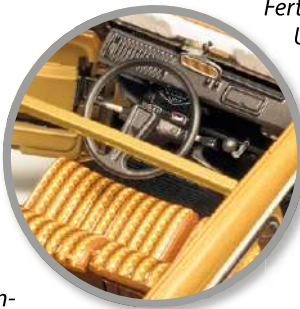
● **Norev 574117** Matra Simca Bagheera, Bj. 1975. Karosserie gold-metallic. IA schwarz. Kennzeichen „584 JG 52“. UVP 8,50 €. **kr**

Der Dacia Duster von Norev ist ein günstiges Angebot, da eifert der Kleine dem Großen nach.

**1:43 Norev: Kleine-Leute-Auto**

Das billigste Familien-SUV am Markt, hergestellt in Rumänien, sehr verbreitet dort, wo der Wohlstand nicht so verbreitet ist. Norev macht den aktuellen Dacia Duster in neuer Farbe, einem edel wirkenden Anthrazitmetallic namens Gris Comète, entsprechend passt die Ausstattungsvariante: Dieser Duster ist der Top-Duster, die Ausstattung hört auf den verheißungsvollen Namen Prestige. Dazu gehört das so genannte „Look-Paket“: Silber abgesetzt sind Außenspiegelgehäuse, Dachreling und Unterfahrschutz, und er trägt 17-Zoll-Alus. Der Duster Prestige geht bei 18 850 Euro los, einen fahrbereiten Duster Access ohne alles bekommt man bereits für 12 300 Euro fabrikneu. Das sind Preise, fast wie bei indischen Autos! Das Norev-Modell ist die Fachhandelsversion eines Industriemodells, entsprechend gut gemacht, und weil es sich an die Dacia-Klientel wendet, bietet es Norev günstig an. 22,30 Euro für ein Metallmodell in 1:43. Das ist der Dacia sicherlich wert!

● **Norev 509015** Dacia Duster Prestige 2020. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP 22,30 €. **afs**



● **Norev 181619** Citroën Dyane 6 1978 Beige Opale Métallisée. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 59,90 €. **afs**

1:87 Herpa: Nardograu auch auf dem Golf III

Bestes Beispiel für unterbrochene Lieferketten: Für September 2021 war der Golf III VR6 von Herpa versprochen, im Februar 2022 erschien er. Dafür hat sich das Warten gelohnt, denn der seinerzeitige Top-of-the-Line-Golf sieht ziemlich szenig aus. Die Miniatur ist die Reedition des zeitgenössischen Modells, somit so alt wie das Vorbild, nämlich 30 Jahre. Damals war der Herpa Golf III gut, heute ist er es immer noch, und Herpa gönnt ihm ein dezentes Optiktuning mit Alus in Wagenfarbe. Und diese ist, neben Blau-metallic, das Szene-Nardograu, das es werksseitig für den Golf III nicht gegeben hat, denn Nardograu LY7C ist erst seit 2013 Bestandteil der VW/Audi-Palette.

● **Herpa 024075-002** VW Golf III VR6 1991 nardograu (unlackiert). UVP 15,95 €.

● **Herpa 034074-002** dito blau-metallic (lackiert). Fertigmodelle Kunststoff, Maßstab 1:87. UVP 16,95 €. **afs**



1:43 Norev: Nicht nur für Indien

Indien ist ein großer und wachsender Markt, lukrativ, wenngleich die Mehrheitsbevölkerung nicht in Geld schwimmt. Auguren sagen voraus, Indien könnte dereinst nach den USA und China der drittgrößte Fahrzeugmarkt werden. Es gibt heute schon genügend Inder, die sich ein „Low Cost“-Auto leisten können, und etliche Hersteller sind deshalb mit Kleinwagenproduktionen vor Ort (hauptsächlich Maruti-Suzuki und Hyundai-Kia). Nun will auch der Stellantis-Konzern mitmischen und sich und die Marke Citroën in Indien bekanntmachen. Dafür wurde ein Citroën C3 entwickelt, speziell für Indien. Und den baut Norev in 1:43 nun auch, nicht nur für Indien. Auch für uns. Das Fahrzeug entspricht nicht dem aktuellen C3, sondern teilt seine (vereinfachte) Plattform, nicht aber die Karosserie. Mit 3,98 Metern Länge bleibt er knapp unter der indischen Großautosteuer für Wagen über 4 Metern Länge, ist also ein Stadtwagen, optisch mit SUV-Allüren. Grob gesagt, ist der indische C3 eine Art C3 Aircross, der dimensional leicht geschrumpft ist. Wobei die Wahl eines SUV wohl klug ist, wenn man bedenkt, dass in Indien 40 % des Straßennetzes nicht asphaltiert ist. Bei der Entwicklung half der indische Platzhirsch Tata (der gleichsam Eigentümer von Land Rover und Jaguar ist), und weil der Wagen vor Ort von Indern gebaut wird, kostet er nur zwischen 8000 und 10 000 Euro (umgerechnet). Somit haben wir also, was selten vorkommt, ein Modellauto nach indischem Vorbild, auch wenn es wie ein waschechter, moderner Citroën aussieht. Stellantis gab bei Norev den indischen C3 als Industriemodell in Auftrag, und entsprechend perfekt ist das Modell umgesetzt. Auf jeden Fall ein moderner Exot, denn dieser Wagen soll sich zwar auch in Südamerika verbreiten, aber nie europäischen Boden betreten.

● **Norev 155222** Citroën C3 (Typ CC21) Indien 2022. Fertigmodell Zinkdruckguss, M 1:43. UVP 35 €. **afs**



Sieht ein wenig aus wie der aktuelle C3 Aircross, ist aber ein indischer Citroën mit anderen Proportionen – aber mit viel Familienähnlichkeit.

Fotos: Alexander F. Storz (2)

Insgesamt schön bunt und jeder einzelne eine nette Variante: Norev sorgt für französisches Flair in 1:87-Sammlungen mit einfachen, aber nett gemachten Metallmobilen.



1:87 Norev: Bekannte Melodien

Vom „Potpourri“ spricht man gerne, auch vom „bunten Strauß“, wenn Bekanntes, das man mag, in neuer Zusammenstellung kommt. Norev bringt acht Farbvarianten seiner bekannten 87er aus Zinkdruckguss, also aus der ehemaligen Universal-Hobbies-1:87-Serie, deren Formen Norev weiland übernommen hat. Hübsche Modelle sind darunter, auch ein paar Langweiler – das gehört zum „bunten Strauß beliebter Melodien“ dazu. Recht hübsch ist das CX-Duo, der Citroën CX in früher Version mit Chromstoßstangen und ohne vordere Kotflügelverbreiterungen, in Bleu Delta ein CX 2000 und in Sandbeigemetallic ein GTI (der in seinen ersten Jahren noch keinen Heckspoiler hatte), beide Modelle unterscheiden sich in den Felgen, Stahl beim CX 2000, Alufelgen beim GTI.

Eine eher graue Maus ist der Renault 300kgs, ein Nachkriegs-Lieferwagen auf Basis der Vorkriegskonstruktion Juvaquatre, elegant dagegen der 1938er Citroën Traction Avant in Bordeauxrot.

Zwei typische 50er-Jahre-Franzosen bringt Norev in Schwarz, den Panhard Dyna Z und den Peugeot 203. Bleiben zwei jüngere Renault-Sportwagen, die Alpine A310 nach dem 1977er Facelift in Silber und der superbreite R5 Turbo in Weiß mit schwarzen Anbauteilen. Das ist zwar die denkbar langweiligste Version, aber sie entspricht dem Vorbild. Nicht alles muss einen bunten Rallye-Anzug tragen.

● **Norev 159018** Citroën CX 2000 1975,
● **Norev 159019** CX 2400 GTI 1977,
● **Norev 153008** Traction Avant 11 AL 1938,
● **Norev 451897** Panhard Dyna Z 1957,
● **Norev 472374** Peugeot 203 1955,
● **Norev 519110** Renault 300kgs Fourgonnette 1951,
● **Norev 517819** Alpine A310 1977,
● **Norev 510526** Renault 5 Turbo 1980. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:87. UVP je 8,95 €. **afs**



M-205 CMC Mercedes-Benz 600
Pullman Landaulet, 1965–1981

CMC Mercedes-Benz 600 Pullman Landaulet, 1965–1981 Sehen und gesehen werden



Das Pullman Landaulet war die repräsentativste Art, einen Mercedes-Benz 600 zu fahren beziehungsweise sich fahren zu lassen und sich dabei dem Publikum zu zeigen.



In 1:echt ist ein Touring in Bestzustand sicherlich seltener als ein gleich gutes Cabriolet. Wer je einen 325i fuhr, schwärmt vom turbinenartigen Motorlauf und dem souveränen Fahren. Er kann alles genauso gut wie ein Zwei- oder Viertürer. Aber er bietet zusätzlichen Stauraum.

Fotos: Alexander F. Storz

Neoprenanzug für Papas

Der Dreier E30 ist ein Kultfahrzeug und in 1:x weit verbreitet. Nicht aber der Touring. Endlich gibt es ihn von Norev in 1:18, ein Modellauto auf aktuellem Stand des Formenbaus, ohne Schwächen. Und wieder können die Familienväter begeistert sein.

Ein ganz Großer in der Youngtimer-Szene ist der BMW E30, der zweite Dreier. Er und sein Vorgänger repräsentieren das, was einen ursprünglicher Dreier ausmachte: Fahrdynamik pur, ein knackiges Auto, das seinem Fahrer wie ein Neoprenanzug sitzt, ein Auto, das quasi um den Fahrer herum konstruiert wurde, nicht zu groß und nicht zu klein, sondern genau richtig. Was nach dem E30 kam, begann dicklich zu werden, und von Generation zu Generation litt der Dreier zunehmend unter der Volkskrankheit Adipositas – vulgo: Er wurde immer fatter. Der E30 dürfte auch deshalb so populär sein, weil er mit zwölf Jahren die längste Bauzeit aller Dreier aufweist, und er – alleine durch sein konkretes Alter – eben jenes Auto ist, von dem die heute 40-jährigen Autofans als Kinder träumten. Oder auf deren Rücksitz sie saßen.

In 1:18 ist der E30 wohl vertreten, nicht zuletzt durch seine Rennsporttradition, aber eben auch, weil der M3 eine Ikone ist. Auch zivile Dreier gibt es mittlerweile genügend, gute und weniger gute. Natürlich das Cabriolet. Aber bis zur Norev-Neuheit war der Touring eher spärlich präsent, bislang nur als Ottomobile-Resinmodell – und dann auch noch mit sportlichem M-Technic-Paket, das nicht jeder mag. Norev bringt nun einen ganz normalen BMW 325i Touring, ohne Schnickschnack, ohne Spoiler, mit Werksalus – also so, wie er auf den

Straßen herumfuhr. Der Touring kam erst mit der großen Modellpflege des E30, im September 1987, zunächst nur als 320i und 325i, also höher positioniert als die Limousine. Später folgten auch die Vierzylinder 316i und 318i, auch der 324 td Diesel.

Die Kunden nahmen ihn begeistert auf, das war genau das, was ein Familienvater mit Kinderwagen im Schlepptau oder ein Outdoor-Fan mit entsprechendem Hobby brauchte, und obendrein war es schick, einen Dreier Touring zu fahren. Das einzige, was ihm angekreidet wurde, war die hohe Ladekante, denn die Klappe reicht nur bis zu den Rückleuchten herab. Ansonsten war der Touring hinten fein mit Teppich ausgeschlagen, hatte ein intelligentes Stausystem und eine hälftig geteilte, umlegbare Rücksitzlehne. Bis April 1994 wurde er gefertigt, zuletzt in attraktiven Editionsmodellen, die Norev alle nachbilden kann. Alle 3er Touring trugen das Shadow-Line-Paket, also alle Chromteile außer der Niere mattschwarz, Spiegel und Stoßstangen in Wagenfarbe.

Das erste, für den allgemeinen Fachhandel bestimmte Modell kommt in weitgehend neutralem Silber. Ein typisches, aktuelles Norev-Modell, nichts zu öffnen, ungefedert und lenkbar, rollt recht gut. Die Form ist einwandfrei getroffen, die Details auf modernem Stand des Formenbaus, die Leuchten prima, auf dem Dach eine schräg in den Wind gestellte Antenne. Die charak-

teristischen 7x15-Kreuzspeichen-Alufelgen gestaltete Norev sehr filigran durchbrochen. BMW sprach vom „Styling 5-Rad“, lieferbar ab 1986 und im klassischen BBS-Design gehalten, wie das damals modern war (Hersteller für BMW waren BBS, F.P.S., Alumetall Nürnberg und wohl auch Mahle). Diese Felge war das wohl beliebteste E30-Rad, kombiniert mit 205/55 R15-Reifen. Sie sehen gut aus, sie zu reinigen ist aber eine Arbeit für Sträflinge. Norev-Felgen müssen nie gereinigt werden. Wer genau schaut, erkennt hinter der Felge eine Bremsscheibe, dennoch gibt es keinen Bremsstaubabrieb, schon gar nicht asbesthaltig (zu E30-Zeiten waren Bremsbeläge noch asbesthaltig, das Verbot erfolgte 1995). Das BMW-Emblem auf Motorhaube und Heckdeckel ist jeweils in einer Vertiefung angebrachtes Decal, und sehr hübsch ist, dass Norev die Sicherheitsgurte nachgebildet hat.

Den zweitürigen E30 brachte Norev bereits im vergangenen Jahr (*Caramini 11/2021*), nun folgen parallel der Touring und das Cabriolet. Der offene Dreier scheint seitens der Händlerschaft derart begehrt zu sein, dass er schon vor Auslieferung ausverkauft war. Somit müssen unsere Leser auf die zweite Farbvariante nach Rot warten, um eine Vorstellung präsentiert zu bekommen.

● **183216** BMW 325i Touring E30 1991. Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:18. UVP 65 €.

Alexander F. Storz



Wischer, Fensterrahmen, die um die Wagenfront herumgezogenen Stoßstangenecken, alles ist sehr schön getroffen.

Das Vorbild war eine Macht im damaligen GT Sport. So belegte, um nur ein Beispiel zu nennen, das Vorbild des KK-Scale-Modells 1961 in Le Mans einen exzellenten, dritten Gesamtrang – der 250 GT passo corto war eindeutig ein Winner Car.

Zwei Autos, die unterschiedliche Wege gingen. Der erste wurde ein braves Straßenfahrzeug, der andere räuberte auf den Rennstrecken dieser Welt herum. Beiden aber hatte der Vater dieselbe, äußerst sportliche DNA mit auf den Lebensweg gegeben, denn sie stammten aus dem Hause Ferrari. In diesem Haus war Sportlichkeit der Heilige Gral, selbst die „Zivilisten“ traten sehr häufig mit Amateurfahrern sonntags auf den Rennstrecken dieser Welt an, alles zum Ruhm des Cavallino Rampante, des sich aufbäumenden Pferdchens.

Die Rede ist hier vom Ferrari 250 GT in der SWB-Variante. SWB oder Short Wheel Base, steht für kurzen Radstand, die Italiener nannten ihn ganz simpel Passo Corto, im Unterschied zum normalen 250 GT. Die Original-SWB gehören nach den GTO zu den gesuchtesten Ferraris überhaupt und wenn denn tatsächlich irgendwo auf der Welt ein SWB verauktioniert wird, stehen die potenziellen Käufer mit zweistelligen Millionenbeträgen Schlange. Nach dem GTO bringt nun KK-Scale beide Varianten in den Handel und Caramini hat beide begutachtet. Vorab die Bemerkung, ein gut gemachter SWB zu vernünftigen Preisen hat in diesem Maßstab schon lange gefehlt, es wurde Zeit, dass sich ein Modellautoproduzent endlich seiner erbarnt hat.

Der Straßen-SWB, perfekt in einem dunklen Rot lackiert, kommt zuerst auf den Prüfstand. Auffällig beim ersten Blick ist das Fehlen der Außenspiegel, die Recherche ergab aber, viele Autos wurden von den Käufern später nachgerüstet, andere Fahrer verzichteten ganz auf die Außenspiegel. Sehr beeindruckend ist die genau getroffene, stimmige Umsetzung der Karosserie, besonders

Brüder im Geiste

Die 250er Ferrari mit kurzem Radstand gehören zu den gesuchtesten ihres Pferdestalls. Aus dem Stall von KK-Scale kommen ein ziviler Roter und ein Silberner aus Le Mans.



Außenspiegel trug der 250 SWB nicht ab Werk. Wenn, dann wurden sie nachgerüstet. So stört nichts die perfekt umgesetzte Karosserieform.





Beide Miniaturen sind absolut erstklassig gelungen, in jeder Beziehung, egal ob Karosserieumsetzung, Felgen, Lack, Interieur oder Dekoration.

Die Rennvariante besitzt einen Insektenabweiser über der Lufthutze.



Zwölfzylinder hatte einen Hubraum von knapp 3,0 Liter, Zylinderköpfe des 250 Testa Rossa und war eine Weiterentwicklung des seit 1953 in allen Ferrari 250 GT eingesetzten Colombo-V12. Jede Zylinderbank hatte eine obenliegende, von einer Kette angetriebene Nockenwelle. Beatmet wurde der Motor von drei Weber-Doppelvergassern. Später allerdings wurden sie, bei den letzten noch einmal PS-optimierten SWB, mit sechs Doppelvergassern bestückt. Die Leistung der „Stahlblech-SWB“ betrug gut 240 PS, die der „Alu-SWB“ zwischen gut 260 und knapp 280 PS. Der Entwurf für dieses Auto stammt von Pininfarina, „die Alu-SWB“ wurden von Scaglietti gefertigt, allerdings entstanden von mehreren italienischen Karosseriebauern ungefähr ein Dutzend Karosserien mit eigenständigen Aufbauten.

im Bereich der hinteren Überhänge, also zwischen Hinterrad und Heckstoßstange. Bei zwei der anderen SWB-Miniaturen, die der Autor kennt, sind diese Überhänge drei, vier Millimeter zu lang geraten, was sich negativ auf die Karosserielinie auswirkt – KK-Scale zeigt, wie es vorbildkonform aussehen muss. Weiter geht es mit den Borrani-Felgen samt dreizackigen Zentralverschlüssen, auch hier kann nur attestiert werden: Die Formenbauer haben exzellent gearbeitet.

In die gleiche Kerbe schägt der Innenraum, auch da ist alles tutti paletti. Highlights für den Autor sind die authentisch dargestellten Anzeigenelemente in korrekter Anordnung, das Pferdchen auf der Nabe des Dreispeichen-Lenkrads, aber auch die feine Schalthebel-Box samt Schalthebel und der filigrane Innenspiegel verdienen einen zweiten Blick. Einfach Klasse präsentieren sich die Kleinteile. Wischer, Fensterrahmen, die um die Wagenfront herumgezogenen Stoßstangenecken, die Türgriffe und die Zusatzscheinwerfer im fein durchbrochenen Grill, den zusätzlich das Cavallino Rampante ziert – alles wunderschön gelungen. Die Kennzeichen „250 SWB“ an Front und Heck zeigen, das Auto steht noch im Showroom.

● 180761 Ferrari 250 SWB GT Passo Corto, 1961, rot, Diecast. Preis 79,95 €.

Der große Bruder leitetete sich aus dem 250 GT mit langem Radstand wie aus dem GT „Tour de France“ ab, vorgestellt wurde der 250 SWB 1959 in Paris, in der Competizio-

ne-Variante mit einer Alu-Karosserie. Gleichzeitig kündigten die Italiener aber auch an, eine zivile Variante mit einer Karosserie aus Stahl herzustellen. Allerdings standen die Kunden für die SWB-Variante Schlange, denn die Experten hatten sehr schnell das Renn-Potenzial dieses Autos erkannt, der alte Enzo konnte sich die Kunden aussuchen. Das Chassis war von Vaccari um 20 Zentimeter gekürzt – von 2,60 Meter auf 2,40 Meter wie auch an exponierten Stellen verstärkt –, es gab fünf unterschiedliche Felgen-/Reifengrößen. Dazu bekam die Competizione-Variante einen 120 Liter-Tank, ein Getriebegehäuse aus Silumin und ebenfalls standen vier manuell zu schaltene Viergang-Getriebe mit unterschiedlichen Übersetzungen zur Auswahl. Der unter der Haube bollernde

Experten hatten sehr schnell das Renn-Potenzial dieses Autos erkannt, der alte Enzo konnte sich die Kunden aussuchen.

Speichenwerk: Die Borrani-Felgen samt dreizackigem Zentralverschluss sind perfekt nachgebildet. Beim Original gab es fünf unterschiedliche Felgengrößen für fünf unterschiedliche Reifendimensionen. Diese Auswahl bietet das 1:18-Modell nicht.



Titelaspirant für das „Modell des Jahres“

Kommen wir nun zu einem Titelaspiranten für das „Modell des Jahres 2022“, den 250 SWB in der Competizione-Version, zumindest nach der subjektiven Meinung des Verfassers. Wie schon berichtet, rissen sich die privaten Rennteams um diese Variante und der Erfolg gab ihnen recht, es waren ausgesprochene „Winner Cars“ in ihrer Klasse. KK-Scale hat sich das 1961 in Le Mans mit der Startnummer 14 an den Start gegangene Vorbild zur Brust genommen und die kleinen, aber feinen Unterschiede zum „Stahlblech-SWB“ hervorragend miniaturisiert. Die Gesamtanmutung wird ebenso topp wie beim zivilen Bruder wiedergegeben, aber gibt es zusätzlich den linksseitig am Heck eingesetzten Tankverschluss, einen auf der Ansaughutze des Motors sitzenden Insektenabweiser sowie ein über den beiden linken Endrohren montiertes

Fotos:
Hans-Joachim Gilbert



Das Hitzeschutzblech ist korrekt nur über den beiden linken Endrohren der vierflutigen Auspuffanlage montiert. Das hatte einen einfachen, aber wichtigen Grund: Hier saß beim Original der Tank.

Hitzeschutz-Blech, denn linksseitig saß auch der Tank. Dazu kommen noch korrekte Kenzeichen, Startnummern in der richtigen Größe und der vom Wagenheck übers Dach bis hin zur Frontnase verlaufende, blaue Längsstreifen, ist ebenso authentisch.

● 180862 Ferrari 250 GT Passo Corto, Le Mans 1961, # 14, silber, Diecast, Preis 79,95 €.

Auch zur Vorbildwahl kann KK-Scale nur gratuliert werden, denn die #14 fuhr in Le

Mans 1961 ein aufsehenerregendes Rennen. Der vom französischen Rennfahrer Pierre Noblet eingesetzte 250 SWB Competizione (Co-Pilot war der Franzose Jean Guichet) fuhr ein makellooses Rennen. Die beiden Piloten agierten taktisch klug, waren ausgesprochen zügig unterwegs, und der Wagen lief zuverlässig wie ein Schweizer Uhrwerk. Lohn der Mühen war nach 24 Stunden rund um die Uhr ein fantastischer, dritter Gesamtrang sowie der Sieg in der GT-Klas-

se. Gesamt betrachtet, sind die Erfolge des 250 SWB Competizione kaum zählbar, wo sie antraten, siegten sie, waren eine Macht in der GT-Klasse. Abschließend können wir nur auf ein, zwei weitere Varianten hoffen. Sehr schön wäre die von Moss/Hill im selben Rennen gefahrene #18 oder die #20, von Grossman/Pilette, die ihren SWB Competizione auf einen guten, sechsten Gesamtrang schossen – schauen wir halt einmal, was da noch so kommt. **Wolfgang Rüppel**

Das Abo, das Plus bietet!

Ihr Plus: Ab 2022 acht Hefte im Jahr voller topaktueller Informationen für Ihr Hobby. So macht Sammeln Spaß!

Profitieren Sie als Abonnent dauerhaft von diesen Vorteilen:

- Sie sparen gegenüber dem Einzelkauf in Deutschland ca. 70 Cent* pro Ausgabe.
- Sie erhalten das Heft kostenfrei und bequem nach Hause geliefert*.
- Das Heft erreicht sie meist 2 bis 3 Tage früher als es am Kiosk erhältlich ist.

* Preisvorteil ab 2022 pro Heftausgabe. Ab 2022 kostet das Jahresabonnement 49,50 €, in D inklusive Versandkosten. Bei Zusendung ins Ausland (Europa/Welt) zzgl. Versandkostenanteil. Das Abonnement kann nach dem 1. Bezugsjahr jederzeit gekündigt werden. Jetzt informieren und bestellen unter: www.caramini.de (oder einfach den QR-Code scannen).



Auch als Geschenk-Abo erhältlich!





Für ihn baute Honda in Tochigi extra ein Werk: Er war komplett aus Aluminium, als Mercedes seiner C-Klasse das Rosten abzugewöhnen versuchte. Er prahlt nicht mit PS, sondern mit Honda-Qualität. Viel Technik-Blimblim, viel Innovation, aber trotzdem alltagstauglich. Die Fans wissen schon, warum sie den NSX lieben. Das AUTOart-Modell wird ihnen viel Freude bereiten.

Damals sind einige böse auf die Nase gefallen, vor 30 Jahren, als Honda den NSX brachte. Ein absoluter Hype, jeder wollte das Ding haben. Gab's aber nur in Japan und in den USA. Dann waren einige „Geschäftsmänner“ ganz schlau, Freundeskreise taten sich und legten ihr Ersparnis zusammen und kauften ein Exemplar in den USA zum Import nach Deutschland. Andere holten sich sogar deswegen einen Bankkredit. Und dann wurde gekauft und importiert und umgerüstet und mit großem Aufwand TÜV gemacht und angeboten – und just zu diesem Zeitpunkt verwirklichte Honda, was zuvor in den Sternen gestanden hatte: Das Auto kam offiziell nach Deutschland (für rund 135 000 D-Mark), und die ganzen Privatimporte, ohne Garantie und unterm Strich teurer als der Listenpreis in Deutschland, standen sich die Reifen platt und waren kaum verkäuflich. Das hat so manchen privaten Glücksritter in die Pleite getrieben.

So fing der NSX an, das war sein Initialschrei in Europa. Das tut ihm keinen Abbruch, seine Faszination war ungebrochen und ist es bis heute. Ein Supersportwagen

Ein Traummodell

Der NSX, die erste Generation, seine Letztausführung als rein japanischer NSX-R und somit leichter und stärker als der normale NSX. Also der Top-NSX. Das ist die AUTOart-Neuheit, endlich ein NA2. Was war das für ein Hype um diesen Wagen, als er neu war! Um einen Honda! Das alleine muss man sich auf der Zunge zergehen lassen...

von Honda. Und dann auch noch ein Supersportwagen, von dem so mancher bis heute sagt, es sei der schönste aller je gebauten Supersportwagen. Natürlich ist das Geschmackssache, aber wer diese seine Meinung äußert, stößt zumindest nicht auf Unverständnis. In den NSX konnte und kann man sich schon verlieben. Schön, dass ihn AUTOart nun als echten AUTOart bringt. Den NSX-R (NA2). Den NA1 gab es ja schon, vor längerer Zeit und gibt es lan-

ge nicht mehr. Also ist der NA2 keine völlige Neuentwicklung – obgleich er es schon ist. Der NA1 gehörte noch zur Diecast-Generation von AUTOart, der NA2 ist ein modernes Modell in „Composite“-Machart, also aus Kunststoff mit integrierter Beschwernis aus Metall.

Zwei Namen: Die Konstruktion leitete Shigeru Uehara, das Design stammt von Masahito Nakano. Wir erwähnen das, weil nahezu nie japanische Designer oder Konstrukteure erwähnt werden. Dabei leisten sie keinen Deut weniger als europäische. Aber niemand hier kennt ihre Namen. Wobei wir natürlich nicht wissen, ob japanische Auto-Enthusiasten wissen, wer Bruno Sacco oder Claus Luthe ist. Man sagt, beim NXS-Design habe Ayrton Senna mitgere-



Außen Rot, innen Rot. Honda bediente hauptsächlich den heimischen und den amerikanischen Geschmack. Der NSX war kein Purist. Das mögen die Amis nicht., Wer dort harte Dollars für einen Supersportler hinlegt, will es innen lauschig haben. Sound-Anlage (Bose, was sonst?), mindestens Lederbezug auf den Schalensitzen, natürlich elektrisch verstellbar, und ebenfalls natürlich: Klimaanlage.



*Kein Platz für Koffer. Unter der vorderen Haube finden die Batterie, der Kühler, das Falt-Reserve-
rad und einige Zusatzaggregate ihren Platz.
Erwähnenswert oder selbstverständlich? Meshed
Grill, durchbrochen, Fotoätzteil. Und natürlich
eine Stange, welche die Haube offen hält.*

– eh klar, oder?! Die Optik: Passen Bug und Heck zusammen? Ist das Heck nicht viel zu lang? Um einen Kofferraum zu lang? Sind die Räder nicht zu klein? Wer sucht, der findet, und wer sich keinen leisten kann, der findet noch mehr Kritikpunkte.

Honda brachte 1992 den Typ R, nur für Japan, 130 Kilo leichter, die Leistung und die Toppspeed betrugen 280. 1997 folgte dem NA1 konsequenterweise der leicht modifizierte NA2, die AUTOart-Neuheit, mit 3,2 Litern und 280 Pferden, Sechs- statt Fünfgang-Getriebe, Ein- statt Zweischiebenkupplung, wieder eine Type-R-Version, also einen NSX-R (und einen Type S und Type S-zero), in den USA kein Coupé mehr, sondern nur die Targa-Version. 2002 gab es ein kleines Facelift, die Schlaugaugen schiefen für immer, der NSX trug doppelte Glupschaugen. Der NSX-R (NA2) von AUTOart ist also eindeutig ein ja-

Jedenfalls stecken im Honda NSX rund 400 Einzelpatente, was belegt, dass er alles andere als normal war.

panischer Wagen und kein amerikanischer, und deshalb heißt er auch Honda und nicht Acura. Zwischen 2005 und 2013 gab es keinen NSX mehr. Dann erschien die zweite Generation, der NC1, ein komplett neues Auto, das es bereits von AUTOart gibt (Caramini 3/2019).

Das Modell ist umgesetzt nach Art des Hauses AUTOart, à la bonne heure. Es erfüllt sämtliche Erwartungen und hat sechs zu öffnende Teile (was bei einem zweitürigen Sportwagen viel ist). Auf geht's, auf geht: die Türen, die Kofferraumhaube hinten, die vordere Haube, die Heckscheibe sowie das Gitter, unter dem sich der Motor versteckt. Darüber hinaus lenkt das Modell, es federt nicht und es rollt wunderbar. Alleine die Räder sind schon ein Traum, Bremstechnik hinter der Felge, die Felgen in Weiß lackiert mit rotem Honda-Emblem auf der Nabe und mit Ventilen versehen, die Reifen (vorne 215/40 ZR17, hinten 255/40 ZR17) mit kaum sichtbarer, aber vorhandenen Flankenbedruckung. Und diese Flankenbedruckung ist eigentlich symbolisch für die AUTOart-Machart: Hier wird nicht nur realisiert, was ad hoc ins Auge sticht, was bei erster Betrachtung ein „Wow!“ hervorruft. Nein, AUTOart macht bekanntlich nahezu unsichtbare Details mit Liebe und Hingabe, die man erst entdeckt, wenn man sich Zeit nimmt. Nicht im Laden, wenn man sich entscheiden muss: Kaufe ich oder kaufe ich nicht? Sondern dann,

nachdem man gekauft hatte und frohen Mutes nach Hause getragen hatte, was man kaufte. Also wenn man sich des Abends mit einem Glas Rotwein hinsetzt,

und das neu erworbene Modellauto mit Gemütsruhe und der Brille auf der Nase in der Hand wiegt, wenn man auf Entdeckungsreise geht – mit den Augen, aber auch mit den Fingern. Dann erfühlt man die Haptik der Materialien, erkennt, dass sich der Sitzbezug anders anfühlt als die Türinnenverkleidung, dass die Sicherheitsgurte zwar nicht aus Stoff sind, aber aus einem

det. Und man sagt, Nakano habe sich bei der Gestaltung das Cockpit des Kampfflugs F-16 genau angesehen. Jedenfalls steckt im NSX so viel Unerhörtes und Neues (zu seiner Zeit), dass die Begeisterung um dieses Auto nicht verwundert. Der Wagen besteht nahezu komplett aus Alu und hat als erster eine elektronische Servolenkung und Drosselklappensteuerung. Die Motor-Pleuel sind aus Titan, und seine Zündkerzen haben Platin-Elektroden. Kaum erwähnenswert? Aber hallo! Wir schreiben das Jahr 1990, als der NSX erschien, und müssen ein paar Jahre zurückgehen, als er entwickelt wurde. Also Mitte/Ende der 80er. Ein bisschen soll auch Roy Axe erwähnt werden. Kennt keiner? Natürlich nicht! Er ist der Stilist so „epochaler“ Fahrzeuge wie des Chrysler/Simca 180 und Talbot Tagora, ja aller Simcas unter der Chrysler-Ägide, also in den 70ern. Und er zeichnete den MG EX-E, der 1985 auf der IAA stand, ein futuristisches Concept Car. Damals sagte er, auch er habe sich vom F-16 inspirieren lassen. Und kurioserweise hielt Honda eben damals 20 Prozent der MG-Rover-Aktien, und die damaligen Rover und Triumph (Rover 800, Triumph Acclaim) waren Hondas in Verkleidung.

Jedenfalls stecken im NSX rund 400 Einzelpatente, was belegt, dass er alles andere als normal war. Das Kürzel NSX steht für New Sportscar Experimental, Präsentation Frühjahr 1989 in Chicago und Herbst 1989 in Tokio, die US-Version nicht als Honda, sondern als Acura, und Honda betonte immer wieder, der Wagen werde nie nach Europa kommen. Daher die nervösen Importbemühungen findiger Geschäftsleute. In den USA war er Car of the Year und Design of the Year und alles Mögliche of the Year, es hagelte Auszeichnungen. Die Amis kauften im ersten Jahr gleich 3160 Exemplare, und insgesamt sollten es 9000 bis zum Jahr 2005 werden – rund die Hälfte aller je gebauter NSX gingen in die USA. USA ist NSX-Land. Dort mochte man die Ausgewogenheit und den Leichtbau in dieser Klasse, weniger das Brachiale eines Ferrari. Honda bot auf, was gut und teuer war. Aber, und das ist Fakt, der NSX ist und bleibt ein Honda, wie der Civic und der Accord. Ein Honda ist kein Ferrari ist kein Lamborghini ist kein Maserati ist kein Porsche. Der NSX gehört jedenfalls zu den am meisten unterschätzten Fahrzeugen der Neuzeit.

Hinter den Passagieren sitzt ein Vollaluminium-Dreiliter-V6, der bis zu 8200 Mal in der Minute drehen darf und 274 PS hat, Toppspeed 273 km/h. Damit war der NSX in derselben Liga wie ein Ferrari 348 tb. Aber ein Honda ist kein Ferrari ist kein Lamborghini ist kein...



hochwertigen Material – jenseits schnöden Gummis. Man entdeckt im Motorraum Aggregat, die man nicht benamen kann und deren Funktion einem fremd ist, aber man erkennt die Detailversessenheit der Modellautokonstrukteure. Auch der Modellautomonteure, derjenigen, die lackieren und zusammenbauen. Die Lackoberfläche ist besser als bei einem echten Auto, sie leistet dem darüber streichenden Zeigefinger keinen Widerstand. Die Spaltmaße sind an sich nicht vorhanden. Sind die zu öffnenden Teile geschlossen, so sieht das Modellauto aus, als habe es keine zu öffnenden Teile. Nichts knarzt, klappert, ist unsauber verarbeitet. Das ist hohe Modellbaukunst! Die hat ihren Preis, klar. Über Geld redet man bekanntlich nicht. Geld hat man. Zumindest, wenn man AUTOart-Modelle sammelt. Wer kein Geld hat, sammelt Welly.

Die Schau in die einzelnen Bereiche des Modells, das Schwelgen in Entdecktem, geht allmählich in Richtung „Und ewig grüßt das Murmeltier“. Das haben wir so oft schon gemacht. Die Leser wissen es, wir wissen es, AUTOart weiß, dass die Leser und wir es wissen. Wir lassen es diesmal! Wir



155 Liter Kofferraumvolumen zwischen Motor und Wagenheck, von AUTOart schön mit Flausch ausgeschlagen.

Fotos:
Hans-Joachim Gilbert



Ein Motor, der hinter Gitter muss: Zuerst klappt die Heckscheibe auf, dann klappt das darunter liegende Gitter auf. Dann sieht man den quer eingebauten 3,2-Liter-DOHC-V6. Offiziell 280 PS, der Selbstbeschränkung der japanischen Industrie geschuldet. Tatsächlich viel stärker, mindestens 300 Pferde.



Vorne nahezu nichts, hinten alles. Natürlich der Motor, auch von unten perfekt. Aber man beachte die Abgasanlage. Welcher andere Wagen hat eine dermaßen unorthodoxe Führung der Auspuffrohre? Fast sieht es so aus, als wollte die Abgasanlage Yoga machen.

sagen ganz einfach: Ein fehlerloses Modell in jeder Hinsicht, ein weiterer Leistungsbe-
weis seiner Schöpfer, der Honda NSX (NA2) 2002 ist ein Traummodell auf dem neuesten konstruktiven Stand von AUTOart. Mehr sog
i ned.

Aus fünf Farben kann der NSX-R-Liebhaber wählen. Unser Fotomuster ist New Formula Red, dann gibt es noch Berlina Black (73216), Championship White mit (73215) oder ohne Carbon (73219) sowie Long Beach Blue Pearl (73218), alle zum selben Preis, die unterschiedlichen Farben lieferbar peu-à-peu bis Sommer, Rot und Blau sind bereits verfügbar.

73217 Honda NSX-R (NA2) 2002. Fertigmodell Kunststoff, Maßstab 1:18. UVP 280,95 €.

Alexander F. Storz





Gulfblau. Oder Babyblau. Eigentlich viel zu lieb für einen 911 S. Denn ein früher 911 S ist in kreischenden, fast schon krassen Farben in Erinnerung. Da tut es gut, ihn auch mal lieb und nett zu sehen. Der Aufwand, einem Modellauto mittels Decals schöne Sitzflächen zu beschieren, hält sich in Grenzen. Der Effekt allerdings ist grenzenlos.



Kleine, feine Unterschiede

Zwei Ur-Elfer als Targa von Norev, eine B-Serie als 911 E von 1969 und eine F-Serie als 911 S von 1973. Kleine Unterschiede haben sie, und das sind ganz feine Unterschiede, für Hardcore-Porschisten allerdings ganz signifikant. Norev hat prima recherchiert.

Ende 2018 brachte Norev den Ur-Elfer als Targa in 1:18 und gestaltete die Formwerkzeuge so, dass unterschiedliche Versionen möglich sind. Es gab schon 911 E und 911 T und 911 S, und die unterscheiden sich für den Porsche-Ignoranten nicht und für den Hardcore-Porschisten ganz signifikant. Nun kommt ein Duo erneut, der 911 E Targa von 1969 in sonnigem Gelb und der 911 S Targa von 1973 in eher unüblichem Babyblau, dem das Auge sofort imaginäre, orangefarbene Gulf-Streifen hinzudichtet. Und die Farbe heißt auch tatsächlich Gulfblau 328 und war nur 1973 Bestandteil der Zuffenhausener Farbpalette. Den Gulfblauen können wir als Muster zeigen. Der Gelbe ist fast gleich, aber eben nur fast. Und er ist gelb. Beide tragen Fuchs-Alus.

Den Ur-Elfer als Targa präsentierten wir in *Caramini* mehrfach (letztmals in Heft 2/2020). An ihm stimmt formal alles, die Details sind minutiös wiedergegeben, ein Modellauto ohne Furcht und Tadel. Das Targadach mit der korrekten Oberflächenstruktur ist abnehmbar, das Armaturenbrett hinreichend dekoriert, hübsch sind die Pepita-Sitzflächen, der Bedruckungskomfort (vor allem der Schriftzüge) ist hoch – Norev hat einen schönen alten Targa geschaffen, den man in jeder Farbe und in jeder Version unbedenken kaufen kann. Das ist nichts Neues.

Porsche präsentierte den 911 Targa auf der IAA im September 1965, Produktionsbeginn war über ein Jahr später im Dezember 1966, Modelljahr 1967, und in diesem Jahr erschien auch der 160 PS starke 911 S als Ergänzung zu 911 (Sechszylinder) und 912 (kurzlebiger Vierzylinder). Der frühere des Targa-Duos ist ein 911 E. Der kam 1969 (also B-Serie) als Nachfolger des 911 L, mechanische Einspritzung statt Vergaser, 140 PS stark, ausgestellte Radläufe für die Sechszoll-Fuchs-Alus, und der Targa-Jahrgang 1969 ist durch die Luftschlitze beidseits am Überrollbügel gekennzeichnet. Dazu größere Vorderblinker und kleinere Hupengitter, nach wie vor 2-Liter-Boxermotoren. All diese Jahrgangsspezifika setzte Norev minutiös um.

Vier Jahre jünger ist der gelbe 911 S Targa, 2341 statt 1991 cm³, 190 PS stark ab der

E-Serie, kleiner Frontspoiler, keine vorderen Stoßstangenhörner mehr, schwarzes Lüftungsgitter auf dem Motordeckel. Doch das Norev-Modell ist eine F-Serie, also der letzte Jahrgang vor dem „G-Modell“ (das eigentlich die G-Serie ist, denn das G-Modell ist ein Mercedes-Geländewagen ab 1979): schwarzer Kunststoff ersetzt verchromten Zinkspritzguss bei den vorderen Hupengittern und den Umrundungen der Blinker respektive der Heckleuchteinheit, die runden Außenspiegel haben ausgedient, eckige Gehäuse sind Mode. All diese Kleinigkeiten und Feinigkeiten hat Norev umgesetzt, ganz klasse gemacht.

● **187642** Porsche 911 S Targa 1973 hellblau
● **187643** Porsche 911 E Targa 1969 gelb.
Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:18.
UVP je 65 €.

Alexander F. Storz

Hellblaue Elfer sind nicht gerade gang und gäbe. Aber es gab sie. Porsche 911 T Targa von 1968. Der blaue Wagen trägt die fest installierte Glas-Heckscheibe (wie das Norev-Modell), der dunkelbraune daneben die herausnehmbare Kunststoffscheibe.

Foto: Archiv Porsche





CMC: Wieder aufgelegt wird das Mercedes-Benz 300 SL Uhlenhaut Coupé. Drei von fünf Varianten sind bereits ausverkauft. Der Flügeltürer ist eben als Modell sehr begehrt.

Ein Überblick auf den breit gefächerten Modellreigen in 1:18, der natürlich nicht ohne die Edelmarken Aston Martin, Ferrari, Lamborghini, Porsche & Co. auskommt.

AUTOart

AUTOart wird auch 2022 Träume erfüllen und Versprechungen einlösen, die nicht neu sind. So manches, auf das wir seit der letzten real existierenden Spielwarenmesse 2019 hoffen, wird in diesem Jahr Realität. Und einiges, was nun angekündigt wird, hat noch eine zwei- bis dreijährige Entwicklungszeit vor sich. Dafür wird daraus dann ein AUTOart-Modell. Wer auf das Vorbild giert, kann sich so manches Modell zeitnah von Resineherstellern kaufen. Gut AUTOart will Weile haben. Nach wie vor wird AUTOart die Marke Lamborghini im Speziellen und den Markt der Supersportwagen bedienen (zwei Koenigsegg, zwei Bugatti, Pag-

Die edlen Marken geben sich die Ehre

Die Liste der Ankündigungen wird immer länger. Die einen planen Neues und wollen zugleich Rückstände aus den vergangenen zwei, drei Jahren abarbeiten. Die anderen wechseln das Programm, besetzen neue Nischen. Und wieder andere hüten ihre Pläne aus Sorge vor Nachahmern und Konkurrenz – da wird erst im Laufe des Jahres noch zu erfahren sein, auf was sich die Sammler freuen können.

AUTOart: Lamborghini Jota



ani Huayra Roadster), aber auch Corvette- und sogar Elfer-Fans kommen auf ihre Kosten. Etwas aus der Art fällt der amerikanische Ford Tuning-Pickup, und wie AUTOart seinen einzigen Formel-Renner in diesem Neuheiten-Paket umsetzt, bleibt abzuwarten (Autos mit Startnummern gehören nicht gerade zur Kernkompetenz

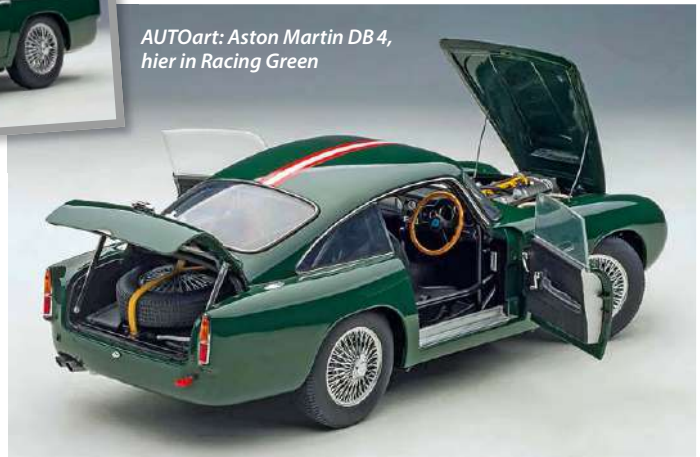
von AUTOart). Eine Freude sind die wenigen Klassiker, die kommen werden, neben dem Aston Martin DB4 GT und DB5 ein '73er Toyota Celica Liftback und weitere Nissan GT-R. Für AUTOart-Verhältnisse ist dieses Neuheiten-Paket ausgewogen und vielfältig. Auf europäische Klassiker brauchen die Kunden nicht zu warten. Auf dem langen Zettel stehen:

Aston Martin DB4 G.T. Continuation, Aston Racing Green, Snow Shadow Grey, Caribbean Pearl/Blue, Works Midnight Blue; Aston Martin DB5, British Racing Green, Birch Silver, Caribbean Pearl/Blue, Dubonnet Rosso/Red; Aston Martin DBS Superleggera, Jet Black, Magnetic Silver, Hyper Red, Zaffre Blue, Lime Essence; Aston Martin DB4 GT Le Mans 24HRS 1959 H. Patthey/R. Calderari #21; Bugatti Chiron Pur Sport Black Carbon, Agile Blue/Carbon, Jet Grey/Carbon, Italian Red/Carbon, Tangerine/Carbon, Viper Green/Carbon. Bugatti Divo, Quartz White, Titanium Silver Matt, French Racing Blue Matt, Comet Grey, Blue Carbon.

Weiter geht's mit der Sportabteilung: Chevrolet Corvette ZR1, Arctic White, Gloss Black, Ceramic Matrix Grey Metallic, Corvette Racing Yellow Tintcoat, Sebring Orange Tintcoat; Chevrolet Corvette C8 Stingray Z51, Black, Rapid Blue, Torch Red, Sebring Orange, Ceramic Matrix Grey Metallic; Ford F-150 Raptor Supercrew 2017, Oxford White, Shadow Black, Ruby Red, Lightning Blue, Avalanche; Ford GT Le Mans 2019, S. Mucke/O. Pla/B. Johnson #66, A. Prialux/H. Tincknell/J. Bomarito #67, J. Hand/D. Muller/S. Bourdais



AUTOart: Aston Martin DB4, hier in Racing Green



AUTOart: Aston Martin DBS



AUTOart: Lamborghini SC18

gen, Black, Silver; Toyota Celica Liftback 2000GT (RA25) 1973, White, Turquoise Blue Metallic, Moss Green, Dark Purple Metallic; Lexus LFA, Whitest White, Whitest White/Carbon Black, Matt Black, Red, Pearl Yellow, Pearl Blue, Passionate Pink; Koenigsegg

Regera Ghost Package Crystal White/Black Carbon/Orange Accents, Yolk Yellow/Black Carbon, Apple Red/Black Carbon, Lava Orange/Metallic Orange; Koenigsegg Jesko Crystal White/Pearl White, Apple Red/Metallic Red, Imperial Blue/Metallic Blue, Jet Black/Gloss Black.



AUTOart: Porsche 911 GT2 RS



AUTOart: Lamborghini Diablo



Bburago: Der Ferrari SF 90 Spider trägt Gelb. Blau-schwarz ist die Leichtbau-Studie Bugatti Bolide mit zu öffnenden Flügeltüren.



Ein Schwerpunktthema bildet die italienische Sportwagenmarke Lamborghini:

Lamborghini Diablo GT-R, Impact White, Deep Black, Superfly Yellow; Lamborghini Diablo SE30 Jota Balloon White/Pearl White, Metallic Purple, Titano/Silver; Lamborghini Diablo SV-R Deep Black, Superfly Yellow, Blu Le Mans; Lamborghini Diablo SE30 Blue Sirena/Metallic Blue, Giallo Spyder/Metallic Yellow, Metallic Purple, Deep Black Metallic; Lamborghini Veneno Grigio Metalluro W/White Accent, Grigio Metalluro W/Red Accent, Grigio Metalluro W/Green Accent; Lamborghini Miura SVR „Jota“, Red; Lamborghini Aventador SVJ Roadster Bianco Asopo/Pearl White, Rosso Bia/Metallic Red, Arancio Atlas/Pearl Orange, Blu Cepheus/Pearl Blue, Bronzo Zenas/Satin Bronze with White Accents; Lamborghini Sian FKP37 Verde Gea/Matt Green, Blu Aegir/Pearl Blue, Rosso Bia/Metallic Red, Metallic Purple, Nero Helene; Lamborghini Veneno Roadster Bianco Isis, Nero Aldebaran with Red Accents, Rosso Veneno, Verde Miura; Lamborghini Huracan EVO Nero Noctis, Blu Nethuns, Rosso Bia, Arancio Xanto, Verde Selvans; Lamborghini SC18 Alston Grigio Daytona/Matt Grey. **afs**

Bburago

Bburago und Bugatti, das geht in einem Hauch über die Lippen. Und darf's noch ein „B“ mehr sein? Der Bugatti Bolide bietet das. Ein Auto, das für die Rennstrecke verkauft wird, ein Leichtbau-Experiment, das aufzeigen soll, wozu ein konsequent auf Leichtbau getrimmter Rennwagen imstande wäre. Eingekleidet ist die Studie in ein futuristisches Design, und Bburago verspricht uns die für 2023 von Bugatti angekündigte Kleinserien-Zukunft schon

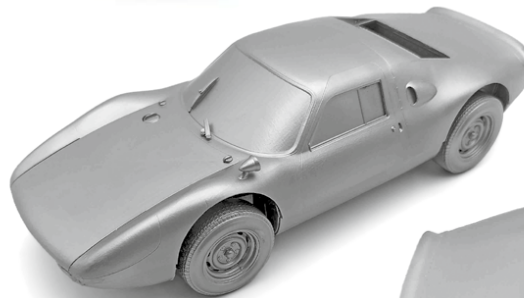
in diesem Jahr greifbar, in 1:18, zu haben in den Farbkombinationen blau/schwarz und gelb/schwarz.

Bei den italienischen Sportwagenmarken ist vom Sián FKP37, vorgestellt 2019, nun Weiß bestellbar, der Urus zeigt sich Metallicgrau.

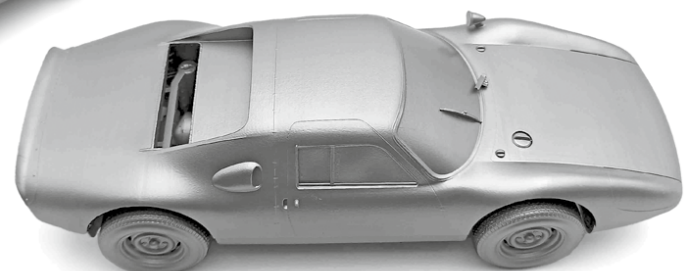
Im Ferrari-Sortiment Race+ Play 18 wird der Spider SF90 nun in offener Ausführung in knalliges Gelb getaucht, mit geschlossenem Dach trägt er Rot. In der Signature-Serie bietet Bburago den SF90 in der Dekoratuon Stradale Assetto Fiorano an. **gil**



CMC: Der Ferrari 275 GTB ist schon ausverkauft.



CMC: Der Porsche 904 (GTS) ist in der Entwicklung, er wird aber erst 2023 in den Handel kommen.



Laden stehen. Ausgenommen davon sind die Porsche 904 GTS, die CMC noch gar nicht anbietet, weil die Modelle definitiv erst im nächsten Jahr erscheinen werden. Vom Zuffenhausener sind folgende acht Varianten geplant, und man muss nicht orakeln: Wer seinen Traum-904 haben möchte, muss am Ball bleiben.

M 230 – Porsche 904 GTS Fg.-Nr. 904-005, Sieger Targa Florio 1964, #86, Pucci/Davis, kein Limit; M 231 – Porsche 904 GTS Fg.-Nr. 904-006, Rallye Monte Carlo 1965, #150, Böhringer/Wütherich, 1000 Ex.; M 232 – Porsche 904 GTS Fg.-Nr. 904-040 Silverstone International Grand Touring 1964, #26, Innes Ireland, 800 Ex.; M 233 – Porsche 904 GTS Fg.-Nr. 904-040 500 km Spa 1964, #43, Leon Dernier, 1000 Ex. Der belgische Pilot, sehr häufig auch in Le Mans am Start, ist besser bekannt unter dem Namen „Elde“. Leon Dernier verunglückte 1969 tödlich in Spa-Francorchamps.

Weiter erscheinen M 234 – Porsche 904 GTS Fg.-Nr. 904-042 Pebble Beach Auktion 2017, 800 Ex.; M 235 – Porsche 904 GTS Fg.-Nr. 904-45 Scott Brown Memorial, Snetterton 1964, #71, Dickie Stoop, 800 Ex.; M 236 – Porsche 904 GTS Fg.-Nr. 904-55 1000 km Nürburgring 1964, #45, Koch/Pons, 1000 Ex., und schließlich M 237 – Porsche 904 GTS Fg.-Nr. 904-98, Bonhams Scottsdale Auktion 2017, limitierte 800 Exemplare.

1963 hatte Porsche die Nase voll vom Formelsport, das recht schmale Sport-Budget sollte lohnender in Sportwagen angelegt werden, denn bis Dato hielten nur noch veraltete 718 sowie eine Handvoll Carrera Abarth die Porsche-Fahne in Le Mans oder Sebring hoch. So entstand der 904 GTS, 1964 vorgestellt. Offiziell hieß er Carrera GTS, die 0 in der Zahlenreihe hatte bekanntlich Peugeot

für sich reklamiert. Der Carrera GTS war von Beginn an ein Erfolg, wurde vom Werk wie auch von privaten Teams eingesetzt und war als Produktions-Sportwagen homologiert. Ein enorm vielseitiges Auto, es gewann auf der Rundstrecke ebenso wie bei Rallyes und Bergrennen. Für die deutschen Porsche-Lover dürfte die Variante Targa Florio und die Monte-Version am interessantesten sein.

Ferrari 275

Weiter geht es mit dem Ferrari 275 GTB/C, von dem leider alle Varianten schon ausverkauft sind: M199 – Ferrari 275 GTB/C Fg.-Nr. 9015, Le Mans 1966, #26, Team Ed Hugus, 1800 Ex.; M210, – Ferrari 275 GTB/C Fg.-Nr. 9067, rot, unlimitiert; M211 – Ferrari 275 GTB/C Fg.-Nr. 9051, 500 km Mugello 1966 #98, Sinibaldi/Federici, 1000 Ex.; M212 – Ferrari 275 GTB/C Fg.-Nr. 9057, 2012 + 2013 Spa Classic Trofeo Nastro-Rosso, Vincent Gaye; M213 – Ferrari 275 GTB/C Fg.-Nr. 9063, Combined Governor's and Tourist Trophy 1966, Pedro Rodriguez, 1000 Ex. M 238 – Ferrari 275 GTB/C ohne Angabe Fg.-Nr., Verde Pino Metallic, 1000 Ex.; M239 – Ferrari 275 GTB/C ohne Angabe Fg.-Nr., California Blue, 1000 Ex. und M 240 – Ferrari 275 GTB/C ohne Angabe Fg.-Nr., Giallo Modena, limitiert 1000 Exemplare.

Die Competizione-Variante – dafür steht das C – wies zum normalen 275 GTB etliche Unterschiede auf. Sie war mit sehr dünnem Alu-Blechen beplankt und die einzelne Bleche waren vernietet, um sie nach Unfällen leichter auszuwechseln. Zusätzlich wurde, aus Sicherheitsgründen, der gesamte hintere Bereich mit Glasfaser verstärkt. Der 275 GTB/C war der erste Ferrari mit Einzelradaufhängung an allen vier Rädern. Ob zehn, zwölf oder vierzehn GTB/C gebaut wurden ist unklar, die überwiegende Anzahl der Fachleute spricht von zehn Exemplaren.

Alfa Romeo P3 (Tipo B)

Die dritte Neuheit ist der Alfa Romeo P3, eines der erfolgreichsten Grand Prix-Autos zwischen den beiden Weltkriegen. Im P3 saß die Crème de la Crème der



CMC: Wiederauflage des Mercedes-Benz 300 Uhlenhaut Coupé

damaligen Piloten, Fahrer wie Nuvolari, Varzi oder Caracciola. Konstruiert wurde der P3, auch Tipo B genannt, vom italienischen Motoren-Guru Vittorio Jano. Schon das Debüt war erfolgreich, Tazio Nuvolari gewann 1932 in Monza den Großen Preis von Italien, unvergessen ebenfalls der Sieg Nuvolaris 1935 auf dem Nürburgring, trotz der starken, eigentlich überlegenen Konkurrenz von Auto Union und Mercedes-Benz.

CMC bringt den Alfa Romeo P3 in sechs Versionen und einem Set, bestehend aus drei P3, dem „Tazio Nuvolari Memorial Set“ und beinhaltet folgende Modelle: M 229 – #12 Sieger G.P. Frankreich 1932, #30 Sieger Coppa Ciano 1932, #8 Sieger Coppa Acerbo 1932, plus einer Fahrerfigur von Nuvolari sowie einer Vitrine. Das auf 300 Exemplare limitierte Set ist schon ausverkauft. Dazu kommen die nachfolgenden „Einzelgänger“: M 219 – Alfa Romeo P3 #8 Nuvolari, Sieger GP Italien 1932;

M 220 – P3 #2 Caracciola, Sieger GP Deutschland 1932, 1000 Ex.; M 221 – Alfa Romeo P3 #6 Caracciola, 1932 Sieger GP Monza 1932, 1000 Ex.; M 224 – P3 #95 Caracciola, Klausenrennen 1932, 1000 Ex.; M 226 – P3 #12 Fagioli, Sieger GP Italien 1933, 1000 Ex.; M 227 – P3 #42 Chiron, Sieger Marseille 1933, 1000 Ex. und M 228 – P3 #40, Fagioli, Sieger GP Comings 1933, lim. 1000 Ex.

Ein unerwartetes Schmankehl dürfte die Nachfertigung des Uhlenhaut-Coupés 300 SLR sein. Die Resonanz auf diese Miniatur ist anscheinend immer noch groß genug, um eine Nachfertigung in Varianten auf Kiel zu legen.

Der „alte“ CMC Uhlenhaut“ war eine Miniatur, wie man sie besser nicht machen kann, eine Kreation vom Modellbau-Olymp. Rudolf Uhlenhaut war in den 1950er Jahren einer der Eckpfeiler bei Mercedes-Benz, begnadeter Konstrukteur, Leiter der Rennsportabteilung und ein exzellenter

Rennfahrer. Vom 300 SLR wurden zwei Coupés gebaut, weil sich Uhlenhaut davon Vorteile bei Langstreckenrennen versprach. Doch dann starb die Carrera Panamericana 1955 und auch Mercedes setzte andere Prioritäten, die Coupés kamen nie zum Einsatz. Eines der um die 300 PS starken und gut 290 km/h schnellen Autos fuhr Uhlenhaut als Privatmann. Beide Coupés stehen heute im Museum von Mercedes-Benz.

CMC legt folgende Varianten auf: M 076 – Mercedes-Benz 300 SLR Uhlenhaut-Coupé, silber-metallic, kein Limit; M 243 – MB 300 SLR Coupé, Fg.-Nr. 007/55, kein Limit; M 244 – MB 300 SLR Coupé, Fg.-Nr. 007/55, GP von Schweden 1955, #15, 1000 Ex.; M245 – MB 300 SLR Coupé Fg.-Nr. 007/55, RAC Tourist Trophy 1955, 1000 Ex. und M 246 – MB 300 SLR Coupé, Fg.-Nr. 007/55, mit Acrylsockel und Fahrerfigur, 500 Exemplare. **WR**

CMR

Brandneu ist der Ferrari 330 GTC in den Farben Hellgrün-Metallic, Hellblau-Metallic und Rot. Caramini wird den Italo-Hengst bereits in der April-Ausgabe genauer vorstellen können. Die ersten Abbildungen der Modelle aus der Serienfertigung machen schon jetzt gewaltigen Appetit. Der 330 GTC tritt als Miniatur kein einfaches Erbe an, denn seine Vorgänger, die 250 GTO wie auch der 250 GT SWB, haben die Messlatte hoch gehängt. An dem von Pininfarina entworfenen Design des Originals gab es bei der Präsentation zwar Kritik dahingehend, dass man sich von dem großen Designer mehr erwartet hätte. Aber die meisten Fachleute urteilten, der 330 GTC sei ein Auto, für das „kein Superlativ zu hoch gegriffen wäre“. **WR**



CMR: Der Ferrari 330 GTC debütiert als 18er in den Farben Hellgrün-Metallic, Hellblau-Metallic und Rot.





DNA Collectibles

20 Neuheiten in 1:18 aus Resine kündigt DNA Collectibles für 2022 an, sowohl Formneuheiten als auch Reeditionen in neuen Farben. DNA bleibt seiner DNA treu und somit skandinavienlastig, aber auch die Freunde deutscher Youngtimer kommen auf ihre Kosten und dürften sich vor allem über den Audi 200 Quattro Avant C3 freuen. Auch der Individualistenmarke Subaru hält DNA die Treue, neu im Portfolio sind Ford-Modelle. DNA hat vor, monatlich zwei Neuheiten zu bringen und gibt Liefertermine an. Die sind aber aufgrund der momentanen Produktions- und Liefersituation so unverbindlich, dass wir sie lieber nicht erwähnen. Aber wir listen die Modelle zumindest in der von DNA angegebenen Reihenfolge auf. Diese hat Bestand:

Volvo 780 Coupé, Volvo XC70 Ocean Race, Ford (USA) F-150 SVT Lightning Pickup, Saab 9-3 Aero Cabriolet, Ford Fiesta ST, Audi 200 Avant 20V Quattro 1983, Saab 9-3 Turbo X Sport-

combi 2002, Volvo S90 Executive Royal 1998 (verlängerter Radstand), Subaru XT Turbo 4WD 1985, Volvo S60 R 2003, Saab 9000 (Wiederauflage in drei neuen Farben), Subaru Legacy Touring Wagon STI S402 2008 (die Kombiversion mit dem 2,5-Liter-Turboboxer aus dem Subaru WRX STI), Saab 9-2X, Saab 900 Turbo T16 Aero (rundum verspoilert und beplankt), Volvo 164E 1972 (Neuaufgabe in drei Farben, nachdem die kleine Erstauflage ratzfatz ausverkauft war und viele Interessenten leer ausgingen; selbst für Caramini war kein Besprechungsmuster übrig), Volkswagen Golf VII GTI Clubsport S (Wiederauflage in drei neuen Farben), Volvo V60 Polestar. **afs**

DNC Collectibles: Volvo XC70, Saab 9-3 Turbo X Sportcombi und – als Wiederauflage – VW Golf VII GTI Clubsport S.



Ixo: Ford Escort RS 1600 Mk I Welsh Rallye (1972), Clark/Porter



IXO

Die ersten Ankündigungen von Ixo in Sachen Motorsport fallen stückzahlenmäßig recht dürrig aus, aber gewiss sind auch in 2022 noch „richtige Neuheiten“, also aus neuen Formen purzelnde Minaturen, im Maßstab 1:18 zu erwarten. Gedulden wir uns also bis dahin. Folgende fünf Rallyefahrzeuge hat Ixo bereits in der Mache: Ford

Sierra RS Cosworth RAC 1989, McRae/Ringer, #27. Die Rallye wurde zu einem Triumphzug der Japaner, Mitsubishi, Toyota und Mazda belegten die ersten neun Plätze, der beste Sierra Cosworth, privat gemeldet, kam auf Rang Elf ins Ziel. Die #27 schied in der achten Wertungsprüfung durch einen Unfall aus.

Ford Escort RS Cosworth 24h Ypres 1995, Snijers/Colebunders, #3. Der Escort Cosworth, in den attraktiven Farben der Zigarettenmarke Bastos, macht optisch so richtig was her. Dem großen Bruder half sein gutes Aussehen überhaupt nicht, das Duo im Auto wurde wegen einer nicht angefahrenen Zeitkontrolle disqualifiziert.

Opel Ascona B 400 Rallye Akropolis 1982, Röhl/Geistdörfer, #1. Ladies first, das deutsche Traumpaar musste sich in Griechenland mit dem undankbaren zweiten Platz begnügen, die strahlenden Siegerinnen hießen Mouton/Pons.

Ford Escort RS 1600 Mk I Welsh Rallye 1972, Clark/Porter, #1. Ixo kann auch Sieger, wie man sieht. Die beiden Briten gewannen die britische Welsh Rallye überlegen.



DNA Collectibles (oben, v. l.): Volvo V60 T6, Volvo 960 Kombi; unten, v. l.: Saab 900 Turbo (1983) und Saab 9-3 (2008)



Ixo: BMW M3 E30, 24h Spa (1991), de Liederkerke/Engel/Bervid und Ford Escort RS Cosworth, 24h Ypres (1995), Snijers/Colebunders



Ixo: Opel Ascona B400, Rallye Akropolis (1982) mit Walter Röhrl, rechts Ford Sierra RAC Rallye (1989) McRae/Ringer

Fünfter in Ixos Rallye-Reigen ist der BMW M3 (E 30) 24 h Spa 1991, de Liederkerke/Eng/Bervid, #1. Das Trio scheuchte den M3 auf einen guten, neunten Gesamtrang.

wr

KK-Scale

Der Werkscode E30 beinhaltet die Autos der zweiten 3er-Reihe, gebaut von 1982 bis 1994. Die Modelle im Maßstab 1:18 werden in unterschiedlichen Farben ausgeliefert und die Foto-Muster machen einen sehr guten Eindruck. Stimmige Karosserieumsetzungen, auch an Details läßt es KK-Scale nicht fehlen. Das gilt ebenfalls für die hervorragend aussehenden Innenräume. Gut auch, sich auf die E30-Reihe zu konzentrieren, BMW-Fans dürften begeistert sein. Optisch herausragend sind natürlich die drei Alpina-Versionen, die endlich einmal in 1:18 umgesetzt werden. Dazu hat KK-Scale/Modelissimo sich auch des Porsche 924 ange-

nommen und setzt das Vorbild in unterschiedlichen Varianten um. Auch hier, nach den ersten Mustern zu urteilen, sind hervorragende Miniaturen mit authentischer Umsetzung der Außenhaut und feinen Details zu erwarten. Nicht fehlen darf natürlich Ferrari und hier zeigt Modelissimo ein recht glückliches Händchen mit dem Ferrari 166 MM, Sieger Le Mans 1949, mit Chinetti/Selsdon im Auto – beeindruckend das Armaturenbrett mit der korrekten Anordnung der Anzeigeinstrumente, Freunde des Cavallino Rampante werden begeistert sein.



KK-Scale: Ferrari 166 MM als Wettbewerbsvariante von Le Mans 1949 und die zivile Straßenversion.



KK-Scale: Porsche 924 Turbo

KK-Scale : BMW 3er-Reihe E30 in verschiedenen Ausführungen, auch als Alpina.





Ebenso gut präsentiert sich die Straßenausführung und wir hoffen, dass da noch die eine oder andere Variante im Laufe des Jahres nachfolgen werden.

Wir erwarten also: BMW 325i, Baureihe E30, in mehreren Farben, auch als luxuriöse Spezial-edition 325iS; BMW 320i, E30, in Rot; Alpina B6 3.5 1988, in Grün-Metallic, Braun-Metallic und Blau-Metallic; Ferrari 166 MM, Siegerfahrzeug Le Mans 1949 und Ferrari 166 MM, Straßenausführung 1949; Porsche 924 Turbo, Silber/Rot, Porsche 924 Turbo, Silber, Porsche 924, Martini Livree, Porsche 924, Rot.

WR

Laudoracing

Die Marke setzt weiterhin auf Forza Italiana und schließt nicht nur wichtige Lücken, sondern weckt ungeahnte Begehrlichkeiten. Der Fiat 30 soll nicht nur als Limousine, sondern auch als Coupé erscheinen. Auf der Liste der Projekte stehen bei Laudoracing: Alfa Romeo Alfasud TI 1.5 QV 1982; Alfa Romeo 155 2.0i Turbo 16V Q4; Alfa Romeo Alfetta 1.6 und 1.8 1975; Alfa Romeo Alfetta 2.0 1978; Alfa Romeo 164 Procar 1988; Fiat 126 Personal; Fiat Panda 4x4 Siseley 1987; Fiat 850 Spider 1965; Fiat X1/9 1978; Fiat Ritmo 60 CL 1978; Fiat 130 1969; Fiat 130 Coupé 1971 und Lancia Thema Turbo i.e. 1984.

afs

Maisto

Alles, was Hubraum und PS unter der Haube hat oder Muskeln zeigt, ist fürs international geprägte Programm von Maisto von Interesse. Da passt natürlich ein Ford Mustang hinein, und zwar ein recht früher, die dritte Modellgeneration in der Faceliftversion von 1970 als Mach 1 – das ist die Stufe unterhalb der Shelby-Reihe. Charakteristisch für den '70er Mustang sind die grillähn-



Maisto: Porsche 911 GT3, Lamborghini Countach LPI 800-4 und Ford Mustang Mach 1

lich geformten, zweigeteilten Einsätze an den Fronten der vorderen Kotflügel. Und mit dem Lamborghini Countach LPI 800-4 ergänzt Maisto seine italienische Sportwagenreihe um einen – nein, nicht um einen Youngtimer. Der kantige Sportwagen ist zwar längst Geschichte geworden, wurde in rund 2000 Exemplaren von 1984 bis 1991 gebaut, und dann war 31 Jahre lang Schluss mit werksneuen Countach. Aber Lamborghini legt jetzt noch einmal einen Countach auf, in 112 Exemplaren, äußerlich nicht gleich, aber sehr ähnlich, fast ein Retro-Fahrzeug. Ausgerüstet mit dem Hybrid-Antriebsstrang des Sian unter der kantigen Karosserie, verteilt der Sportwagen versammelte 814 Pferdestärken auf alle vier Räder. Die Neuauflage des Countach ist bei Lamborghini bereits ausverkauft, die Kunden konnten unter 33 Farbtönen wählen.

Bei Maisto dagegen ist das Modell noch zu haben, aber zunächst nur in einer Farbe: Weiß. Die letztjährig debütierten Modelle des US-Offroaders Ford Bronco Badlands und Wildtrak erscheinen mit Grau bzw. Schwarz in je einer neuen Farbe.

gil

MCG (Model Car Group)

Mit dem Ford Granada II rennt MCG sicherlich offene Türen ein. Noch nie zuvor gab es die Limousine in 1:18, MCG macht die Facelift-Version ab Sep-

tember 1981. Auch ein Escort II RS2000 scheint eine interessante Wahl zu sein, wenngleich der ambitionierte RS2000-Sammler das Modell längst all open von Minichamps hat. Mit attraktiven Sondermodellen des Opel Manta B wird das bestehende Manta-B-Programm ausgeweitet. Eine Überraschung ist der Mercedes 600 Pullman, der wohl rund ein Zehntel des Preises der CMC-Interpretation kos-

ten dürfte. Auch ein Wartburg 311 ist sicher eine gute Wahl.

Rennsport-Freunde freuen sich über einen Ford Capri Turbo und BMW 320 der Gruppe 5 sowie über drei historische Formel-1-Boliden – MCG wird die anscheinend erfolgreiche Serie der Formel-1-Modelle fortsetzen. Die im letzten Jahr vorgestellten drei F1-Modelle machten einen – bis auf zwei, drei kleine Fehler – guten Eindruck, der Kunde belohnt es offenbar. Die Vorbildwahl der F1-Atos ist gelungen, der Brabham-Repco 1966 stellte mit Jack Brabham auch den Weltmeister, 1972 gewann Emerson Fittipaldi den WM-Titel mit dem Lotus 72D und ebenfalls war der McLaren M23 ein Weltmeister-Auto mit James Hunt im Cockpit. Interessant ist auch der Gruppe-5-Turbo-Capri, der sehr wahrscheinlich in etlichen Varianten kommen wird.

Zur Liste der Ankündigungen: Ford Granada II 2.8 Injection 1982 weiß und dunkelgrün; Ford Granada II 2.8i Ghia 1982 anthrazitmetallisch; Ford Escort II RS2000 1976 gelb, weiß und rot; Opel Manta B Magic 1980

MCG: Escort MkII RS 2000



MCG: Opel Manta B Magic



MCG: Ford Granada Mk II 2.8



MCG: Citroën CX Break
mit neuen Rädern

MCG: Ford Sierra Cosworth

MCG (von oben): Als Graumuster wurden bereits der Wartburg 311
sowie der Ford Capri Mk III Turbo Gruppe 5 (1979) vorgestellt.MCG (von oben): Brabham BT20 (1966),
McLaren M23 (1976) und Lotus 72D (1972).

schwarz; Opel Manta B GT/J 1980 rot; Opel Manta B GT/E Silver 1980 silber; Opel Kadett C Coupé 1973 (nicht identisch zum Norev-Modell, das die Facelift-Version darstellt); Audi Coupé 1980; BMW 320 Gruppe 5; BMW E36 Cabriolet; Citroën CX Break mit neuen Alu-Felgen; Hyundai i30 N 2021 (ebenso wie Ottomobile); Brabham BT20 Formel 1 1966; Lotus 72D Formel 1 1972; McLaren M23 Formel 1 1976; MAN F2000 Sattelzugmaschine 1994 schwarz, silber, grün. **afs/wr**

Minichamps

Nach einem eher durchwachsenen Jahr 2021 mit weit weniger ausgelieferten Neuheiten als versprochen, tut sich Minichamps gut daran, sein Ankündigungskontingent für 2022 eher bescheiden zu halten. Zu viele 2021er-Neuheiten sind noch nicht erschienen, teilweise stehen auch auf der letzten real existenten Spielwarenmesse 2019 angekündigte Neuheiten noch aus. Aktiv bleibt Minichamps in seinem Kernbereich Porsche. Sicherlich erfreulich in 1:18 ist der Porsche 993 (Coupé / Cabriolet / RS / Turbo) und 997 (GT3 RS 997/I und GT3RS 4.0 997/II), für die Freunde alter Schweden der Volvo 144/145 (letzte Version 1973 mit voluminösen Stoßstän-

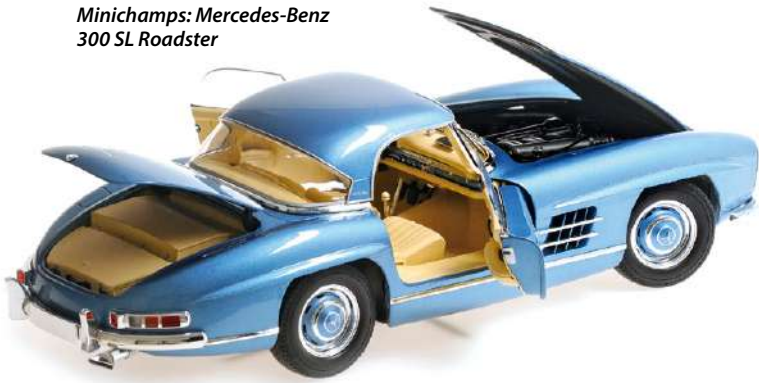
gen) und für die BMW-Fans der M4 GT3 und das M4 Cabriolet. Dann einige Neuauflagen bekannter Modelle (beispielsweise BMW M3 und zu den 2021 angekündigten Porsche G-Modellen gesellt sich nun der Targa), etliche Farbvarianten – auch für noch nicht ausgelieferte 2021er-Neuheiten wie das Mercedes G-Modell in seiner Urversion. Einen Old-school-Katalog, gedruckt auf richtigem Papier, gibt es seit Ende Februar. Und ohne Preiserhöhungen geht derzeit gar nichts, auch nicht bei Minichamps. 1:18 sealed kostet nun 119,95 Euro, die 1:18-all-open-Modelle kosten unterschiedlich, in Staffeln zwischen 129,95, 149,95, 189,95 und 199,95 Euro. Und das gibt's dann dafür:

Straßenfahrzeuge all open

BMW 730i E32 rot und hellblau-metallic, BMW 535i E34 hellblau-metallic und graumetallic, BMW M3 E30 schwarz-metallic, blau-metallic, weiß, BMW M8 Coupé 2020 rot-, schwarz-, grau- und blau-metallic, Mercedes-AMG G63 grün-metallic, weiß und First Edition, Mercedes G-Klasse 2020 rot, braun- und blau-metallic, Mercedes 300 SL W198/I („Flügelträger“) silber, dunkelgrau, hellblau- und hellgrün-metallic, 300 SL W198/II Roadster blau-metallic, Porsche 911 Targa G-Modell orange.

Minichamps:
Audi RS6 Avant

Minichamps: Mercedes-Benz
300 SL Roadster



Straßenfahrzeuge sealed

Audi Quattro 1980 rot, RS6 Avant 2019 orange- und schwarzmetallic, RSQ3 2019 grün-, braun- und weißmetallic, BMW M4 Cabriolet 2020 weiß, rot-, grau- und mattblau-metallic, BMW 635 CSi 1982 rot-, grau-, silber- und petrolmetallic, BMW 3.0 CSL 1973 grün, silber, schwarz und weiß, Mercedes G-Modell Station Wagon 1979 kurz grau und lang elfenbein, Porsche 911 (Typ 993) 1993 Coupé rot, silber und blau-metallic, dito Cabriolet weiß, blau- und grünmetallic, dito Turbo rot, schwarz und gelb, dito RS gelb und blau, Porsche 911 GT3 RS 2002 weiß mit roten und weiß mit blauen Streifen, 911 GT3 RS 2007 grün, schwarz, orange, 911 GT3 RS 4.0 2011 weiß, blau, schwarz und orange, 911 GT3 RS (991/II) 2019 in acht Farben, 911 GT2 RS (991/II) 2018 in fünf Farben, 911 Turbo S Coupé Sport Design 2021 in fünf Farben, Taycan Cross Turismo Turbo S 2021 schwarz, blaumetallic und kalk, Volvo 144 1973 orange, dunkelblau- und gold-metallic, Volvo 145 1973 hellblau, dunkelgrün und weiß, Volvo 240 GL 1986 silber, dunkelrot- und petrolmetallic, Volvo 240 Kombi 1986 blaumetallic, silber und gold. Auf Bodenplatte mit Acrylhaube Porsche 911 Carrera 4S im Flower-Design. Aus Resin ist der Porsche 911 (992) GT3 2021 kalk mit goldenen und orange mit schwarzen Rädern geformt.

afs

Motorsport

Beim Thema Wettbewerbsautos legen sich die Aachener kräftig ins Zeug, viele Varianten und auch etliche Neuheiten werden um die Gunst der Sammler wetteifern. Ein gut

gemischtes Motorsportprogramm, mit leichten Vorteilen für Sammler von F1-Miniaturen.

Der BMW M4 kommt in der Präsentationsversion 2021, dazu gesellen sich ein M4 und ein M3 in Safety-Varianten 2020. Ein seltener Vogel ist der BMW 2002 TIK, beim Original stand das „K“ für Kompressor und das „I“ für die Kugelfischer-Einspritzung, also Injection. Das Auto wurde durch eine Änderung im

Reglement 1979 quasi ausgetobtet. Angeboten werden drei Varianten, der Siegerwagen vom GP der Tourenwagen 1968, hier saßen H. Hahne/D. Quester im BMW, dann der vom Werk eingesetzte 2002 TIK, den Hubert Hahne 1969 beim GP von Brno pilotierte, und eine undekorierte White-Plain-Body-Version. Auch der Evergreen Stratos darf nicht fehlen, Minichamps erinnert an ihn mit den Sanremo-Auto 1980 mit Tabaton/Radaelli, dem Einsatzwagen von Andret/„Biche“, die damit die Tour de Corse 1974 als Sieger beendeten, und dem 1979er Auto der Griechen „Sirocco“/Fertiakis in der Rallye Akropolis. Die vom Zakspeed-Team 1991 in der DTM eingesetzten Mercedes-Benz 2.5-16 Evo 2 wurden von Bernd Schneider und Michael Schumacher über die Rennstrecken geheizt.

In der Michael-Schumacher-Collection sind vier Varianten

Minichamps:
BMW 3.0 CSL



Minichamps:
Mercedes G-Klasse 2020

Minichamps: Evergreen
Lancia Stratos



des Benetton Renault B195 geplant, das Auto fuhr der Kerpener in der Saison 1995 in Belgien, Frankreich, Japan und im European Grand Prix zum Sieg. Die Ayrton-Senna-Collection wird ergänzt mit McLaren Honda MP4/6, GP Mexiko 1991, mit der zusätzlichen Figur von Jean Alesi – Senna machte den Taxifahrer für den Franzosen-, sowie dem Williams Renault FW 16, mit dem Senna den GP San Marino 1994 bestritt.

Aus der abgelaufenen Saison 2021 kommen die F1-Racer: zwei Honda RB16B von Red Bull Racing, deren Original 2021 beim GP von Mexiko mitfuhren, und zwei Alfa Romeo Orlen 41, Grand Prix Abu Dhabi 2021. Speziell der Alfa Romeo, das Auto von Raikkönen in seinem letzten Grand Prix, ist optisch mit dem von seiner Crew angebrachten Spruch „Dear Kimmi we will leave you alone now“ sehr reizvoll.

In der Reihe der klassischen Formel-1-Racer werden drei McLaren MP 4/6 der Rennjahre 1991 und 2001 kommen, die Saison 2005/2006 vertritt das Renault-F1-Team mit fünf R 25 und drei R 26. Zwei Weltmeister – 1996 Hill, 1997 Villeneuve – saßen im Williams FW 18 und auch diese beiden Racer werden kommen.

wr

Norev

Die deutsche Norev-Filiale in Aachen ließ ein paar Informationen über geplante 1:18er raus. Aber auch hier ist eindeutig: Der Konkurrenzkampf nimmt zu, man lässt sich nicht zu weit in die Karten schauen. Doppelentwicklungen spielen in 1:18 mittlerweile dieselbe Rolle wie vor 20 Jahren in 1:43, nachdem in 1:18 mittlerweile eben die attraktiven Fahrzeugen mehrheitlich miniaturisiert sind. Norev hat daher weit mehr in der Pipeline als Folgendes: Opel Astra F GSi, Alfa Romeo Spider Fastback, Lancia Fulvia HF Coupé, Volvo P1800 S und P 1800 ES (also Coupé und „Schneewittchensarg“), Jaguar XJ-S als Coupé und Cabriolet, Mercedes 300 SL Flügeltürer und Roadster, Mercedes SL 500 R230 sowie die in Caramini als Vorserienexemplare be-

reits vorgestellten Alfa Romeo 1750/2000 GTV Coupé, Mercedes 300 CE W123 Coupé und Mazda MX-5 Typ NA. *afs*

Ottomobile

War die Marke bislang ausschließlich mit Klassikern und Youngtimern verbunden, so sollen nun auch aktuelle Autos kommen. Damit bedient Ottomobile eine neue Nische, welche die Mitbewerber offenbar nicht oder noch nicht besetzen. Opel Commodore B GS/E Coupé Rallye Monte Carlo 1973 (Walter Röhrl); Opel Manta B 400 Rallye RAC-Rallye 1985 (Jimmy McRae); Opel Manta B 400 Straßenfahrzeug weiß; Mercedes 190 E 2.5-16 rauchsilbermetallic; Audi RS4 B7 Limousine rot; VW Golf VII R400 silber; VW Golf VIII R 2020; VW Passat R36 Variant schwarz; Citroën GS Break hellblau; Peugeot 404 Pickup weiß; Peugeot 106 Maxi Dimma weiß; Peugeot 508 PSE 2020; Renault 5 Alpine Turbo Spécial hellblau-metallic; Renault Clio II Super 1600; Renault Clio III RS frochgrün; Renault Clio IV RS Trophy 220 EDC; Alfa Romeo Giulia GTAM rotmetallic; Nissan Patrol GR SWB anthrazit/silber; Subaru Impreza WRX STI blaumetallic; Mazda RX7 FD Type R Bathurst R gelb; Honda Civic Type R EP3 weiß; Toyota GR Yaris 2020; Kia Stinger 2017; Hyundai i30N 2020. *afs*



Premium Classixx:
Moderne Sattelzugmaschinen DAF XF Space Cab (links) und Scania R Topline 2019



Premium Classixx

Bei den Sattelzugmaschinen verlagert sich das Angebot auf neuzeitlichere Fahrzeuge europäischer Marken. Die DAF XF SpaceCab von 2018 und die Scania R Topline-Kabine 2019 sind bereits als Graumuster vorhanden und setzen in der Ausstattung die bekannte Machart der Lkw-Modellreihe fort – bieten also zu öffnende Türen und lenkbare Vorderräder. *gil*

Road Kings

Für Lkw-Fans folgen von Road King in diesem Jahr gewaltige US-Sattelzugmaschinen der Marke Kenworth in den Ausführungen als Hauber und Frontlenker, mächtige Kolosse im Maßstab 1:18, die ersten Muster zeigen eine tadellose Umsetzung, sind hoch de-

tailliert und mit reichlichem Chromschmuck versehen. Nicht nur ausgesprochene Liebhaber dieser amerikanischen Highway-Giganten dürfen sich freuen, denn diese Trucks faszinieren mit ihren Ausmaßen und ihrer Authentizität – ganz anders als die eher zweckmäßig gestylten europäischen Zugmaschinen, von den vorläufig keine Formneuheiten bei Road Kings geplant sind. Dafür will die Marke einen anderen Fanbereich mit 1:18-Modellen erschließen: alte Hau-

zität – ganz anders als die eher zweckmäßig gestylten europäischen Zugmaschinen, von den vorläufig keine Formneuheiten bei Road Kings geplant sind. Dafür will die Marke einen anderen Fanbereich mit 1:18-Modellen erschließen: alte Hau-

Road Kings: Kenworth Hauber mit Sleeper



Schließen Sie die Lücken in Ihrer Heft-Sammlung!

Noch gibt es Rest-Exemplare älterer Ausgaben von Caramini. Greifen Sie jetzt schnell zu!

Wir freuen uns über Ihre Bestellung unter 0203/7127471 oder www.caramini.de



Noch zu haben, ab **5 €** je Heft

Die Lieferung in Deutschland erfolgt ab einem Bestellwert von 15 – € portofrei (Ausland zzgl. Porto). Nur solange der Vorrat reicht.

Caramini
FASZINATION MODELLAUTOS

Expromo Verlag Birgitta Gilbert
Angermunder Straße 198 · D-47269 Duisburg
Tel. +49 (0)203 – 7127471 · www.caramini.de

ber-Lkw mit Pritschen, auch als Kipper. Die Freunde klassischer europäischer Lkw-Marken dürfen noch darüber spekulieren, welche Vorbilder in diesem, zumindest in 1:18 bislang stark vernachlässigten Segment ihren Weg ins 1:18-Nutzfahrzeugprogramm finden werden. Büssing, MAN, Mercedes-Benz, Henschel oder Volvo? Warten wir es ab, ob die ersten dieser „Golden Oldies“ noch in diesem Jahr erscheinen können. **wr**

Solido

Solido baut sein Programm konsequent und offensiv aus. Von der all-open-Solido-Serie, die gerüchteweise hätte erscheinen sollen, ist zwar momentan nichts zu hören. Aber die Ankündigungsliste ist dennoch lang und Solido hat sich einige ambitionöse Modelle ausgesucht. Einiges davon sind vermeintliche Doppelentwicklungen. Aber tatsächlich sind es keine, denn für denjenigen, der auf dem Solido-Preisniveau unterwegs ist, sind Kyosho-, Almost-Real- oder AUTOart-Modelle keine Alternative – auch wenn hier dieselben Vorbilder im selben Maßstab miniaturisiert werden.

Etliche Modelle sind farb- oder sonstige Varianten, aber es kommen auch einige spannende Formheiten aus dem Hause Z-Models in der Solido-Serie, so der Aston Martin DB5 (das James-Bond-Auto ohne James-Bond-Features), und auf einen Renault 21 dürften einige Youngtimer-Fans auch abfahren. Ob es eines weiteren Lada Niva gebraucht hätte, ist fraglich. Aber während MCG allenfalls die Farbe wechselt, fallen den Solido-Produktmanagern immer tolle Ideen ein, und so sind wir auf spezielle Nivas des französischen Lada-Importeurs



Road Kings:
Kenworth
Frontliner mit
Sleeper

Poch oder sonstige Sondermodelle sehr gespannt. Insofern mag der Solido-Niva also durchaus eine Daseinsberechtigung haben. Zudem hoffen wir, dass Solido den Niva mit neuer Heckgestaltung macht, also das Modell nach 1995. Der MCG-Niva ist die erste Version.

Die Projekte im Telegrammstil: Aston Martin DB5 1964 silbern; McLaren F1 GT-R Short Tail Le Mans 1995; McLaren 600LT F1 „Team Tribute Livery“ 2019 orange/blau; Mini Cooper Sport 1998 silbern/Dach und Motorhaube schwarz; Porsche 911 RSR 1973 lilametallic; Porsche 911 Typ 964 Turbo 1991 Sternrubin; Porsche 911 Typ 964 RWB 2011 orange und grün; Porsche 935 Moby Dick Mid Ohio 1983; Porsche 935 k3 Le Mans 1979; Porsche 936 Le Mans 1979; BMW M3 E30 BT-CC 1991; BMW M3 E36 GT 1995 British Racing Green; BMW M5 E46 CSL silbern; Ford Sierra RS500 1987 weiß; Volkswagen 1303 Rallye Colds Balls 2016 hellblau/orange im Gulf-Livree; Volkswagen Golf I 1983 mit Alu-

felgen; Renault 4 GTL DDE 1978 orange; Renault 8 Gordini 1300 Coupé Gordini 1967; Renault 21; Alpine A110 1600 S Rallye Monte Carlo 1976; Fiat 131 Abarth Rally Tour de Corse 1977 dunkelblau/gelb; Nissan Skyline GT-R (R34) Falken Drift Livery 1999; Nissan GT-R (R35) Liberty Walk Body Kit 2.0 blaumetallic; Toyota Supra Mk IV (A80) 1993 rot und weiß; Subaru Impreza 22b 1998 Sonic Blue und Rallye Monte Carlo 1998; Lada Niva 1980 weiß; Lada Niva Expedition grau/schwarz; (Ford) Shelby Mustang GT500 1967 grünmetallic mit weißen Streifen; Dodge Challenger R/T Scat Pack Widebody 2020 rot. **afs**

Spark

Wie gewohnt, liegt das Hauptaugenmerk von Spark seit Beginn an auf dem Maßstab 1:43, der Bereich 1:18 fällt bedeutend spärlicher aus. Angekündigt werden der Mercedes-AMG GT3 Team HRT Champion Maximilian Götz DTM 2021, BMW 320 DTM 1977 Norisring Pilot Jörg Obermoser, Sechsrader-Tyrell P34, der von Depaillier 1977 auf den zweiten Platz beim G.P. Kanada gefahren wurde, ein Lambo Murcielago R-SV/LM angetreten bei den 24h von Le Mans 2010 sowie ein Oreca 07 Gibson, dessen großer Bruder von Panis Racing 2021 in Le Mans eingesetzt wurde. Bei den Straßenfahrzeugen kommen zwei Exoten, der Lotus Evija und

der Donkervort D8 GTO-JD 70 von 2021. Der niederländische Donkervort mit seinem 2,5 Liter großem Reihenvierzylinder packt, unterstützt von einem Turbolader, 422 PS auf die Kurbelwelle. Der Evija ist das erste, rein elektrisch betriebene Auto von Lotus, 2019 vorgestellt und mit vier äußerst kompakten Elektromotoren ausgestattet. Die Zielleistung liegt bei rund 2000 PS, damit wäre der Evija zurzeit eines der stärksten Straßenautos. Dazu kommen noch Allradantrieb und ein elektrohydraulisches Lenksystem. Eine Reichweite von 400 Kilometern, eine Batterieladezeit von rund 18 Minuten und das alles zu einem Preis von 1,75 Millionen Pfund – Minimum. Zwei sehr interessante, ausgefallene Vorbilder, gefertigt in einer limitierten Stückzahl von je 130 Exemplaren. Mit diesen beiden Modellen demonstriert Spark, dass man nicht nur Wettbewerbsmodelle kann. Ebenso wie im 1:43-Programm kommt auch das Porsche Sondermodell Vision Grand Turismo in 1:18, allerdings nur ein in einer Farbe: Onyxwhite/Black. **wr**

TopSpeed

Die sportliche Marken-Schwester von TSM will die Sammlerschar mit folgenden Miniaturen begeistern: Bugatti Supersport 300+ World Record 304,773 mph., einer Chevrolet Corvette Stingray IMSA GTLM Championship Edition Hyper-sonic, dazu das obligatorische LB-Works Modell GT Nissan 35GT-RR Version 1, ein Mazda RT24-PDPi, dessen großer Bruder 2021 bei den 24 Stunden von Daytona den dritten Rang belegte und auch ein Porsche 962 darf nicht fehlen. Hier hat sich TopSpeed den Sieger der 12 Stunden von Sebring ausgesucht, der von Maas/Rahal zum Sieg pilotiert wurde. Letzter unter den angekündigten Achtzehner ist ein Pandem Toyota GR Supra V 1.0 in gelber Lackierung. Ein Programm, über das Sammler geteilter Meinung sein dürften, vor allem vor dem Hintergrund einer recht deutlichen Preiserhöhung. **wr**

Solido: Der McLaren 600 LT wird als Variante für das „Team Tribute Livery“ in Orange/Blau gefärbt werden.





Kompakt, dunkelgrau, böse, saugut gemacht: Audi RS3 Sportback von DNA, mit besonders schönen RS-Performance-Logos und einer gehörigen Portion Selbstbewusstsein.

Fotos: Alexander F. Storz

Audi-Invasion – Teil 1

Einer, der es gut meint und vorbildlich für die Gutmeinenden ist. Und einer der es faustdick hinter den Ohren hat und mit bösem Blick auf der Autobahn die Kleineren und Schwächeren ärgert. DNA Collectibles bringt zwei Audis, die gegensätzlicher nicht sein könnten. Der reine Dualismus: gut und böse.

Ein kompakter Bösewicht ist der Audi RS3 Sportback, den DNA Collectibles im Herbst 2019 in Misanorot mit zwei unterschiedlichen Felgenfarben brachte. Er kommt nun in Daytona Graumetallic, ein kleines Monstrum mit 340 PS aus einem aufgeladenen 2,5-Liter-Turbo, in 4,6 Sekunden auf Tempo 100. Lange gebaut wurde das Vorbild nicht, von März 2011 bis Oktober 2012, also ganz am Ende der Laufzeit der zweiten A3-Generation. 2012 kam die vierte (Typ 8V), die ab 2015 auch wieder als RS3 lieferbar war. Die RS3-Version des nunmehrigen A3 (Typ 8Y seit 2020) wurde im Juli 2021 präsentiert. Den RS3 (8P) gab es nur als Sportback, mit modifizierten Schürzen vorne und hinten, breiten Kotflügeln, Dachkantenspoiler, Xenon-Lichtern und natürlich Quattroantrieb. Sein Clou sind die speziellen 19-Zöller mit aufsteckbarem Außenring, dank dessen die Alus in herrlichen Farbkombinationen erstrahlen konnten (die sogenannten Rotorfelgen). Zum dezenten Daytona Graumetallic entschied sich DNA für eine ebenfalls diskrete Farbkombi bei den Felgen, Grundfarbe matts Dunkelgrau, der Zierring in Silber. Er hätte

auch in Magenta sein können. Dahinter glänzende Bremsscheiben, vorne gelocht, mit Sätteln. Das DNA-Modell trägt das optionale Aluminiumpaket, also Alulook für die Dachreling, die Außenspiegelgehäuse, den Ring um den Singleframe-Grill und die Lufteinlässe, und die Details wie Schriftzüge

und Logo hat DNA in seiner typischen Manier wiedergegeben. Die Heckscheibe trägt hauchzarte Heizdrähte.

Im Inneren setzt sich das Alupaket fort, am Cockpit, den Türgriffen, rund um den Schalthebel und an den Lüftungsdüsen, die Bedruckung im Detail ist erneut unschlagbar





Ein kleiner Sonnenschein: Heute hat der A2, vor allem als Colour-Storm-Sondermodell, viele Freunde und wird als Youngtimer hoch geschätzt. Zu Lebzeiten saß er zwischen den Stühlen: In ihm steckte viel gut Gemeintes, aber die Gutmeinenden konnten ihn sich mehrheitlich nicht leisten. Ob DNA mit diesem Modell richtig liegt? Eben jene, die den A2 liebten und heute noch lieben, sind nicht unbedingt Modellautosammler.

gut, alle Tasten am Armaturenbrett und an der Mittelkonsole feinst nachgebildet, das Lenkrad mit Schaltwippen und natürlich die charakteristischen Recaro-F1-Schalensitze. Die Gurte bestehen aus echtem Stoff.

Der Detaillierungsgrad beim Audi A2 ist identisch, aber außer der Tatsache, dass beide aus demselben Ingolstädter Hause stammen, haben RS3 und A2 nichts gemein. Der A2 ist ein völlig neues Modell im DNA-Portfolio, und er erscheint zeitgleich in vier Farben, jeweils 399er-Auflage: Imolagelb, Sprintblau metallic, Papayaorange und Misanorot (im Original gab es noch eine fünfte Colour-Storm-Farbe, Mandelbeigemetallic, sehr selten). Das ist der Farbensturm oder, wie es Audi auf gut bayrisch nennt, der Colour Storm, der damals einen Sturm auf die Audi-Autohäuser auslösen sollte, nachdem sich der A2 zuvor, als er noch nicht so bunt war, nicht nach Wunsch verkaufte. Denn er sprach eine Klientel an, die zwar heute allgegenwärtig ist, aber 1999, als Audi den A2 brachte, noch eine ziemliche Minderheit war. Der A2 ist zwar nominal ein kleiner Wagen (Charakteristik, Karosseriegröße, Motorleistung), aber er war unverhältnismäßig teuer, weil ihn Audi entsprechend konstruierte und deswegen auch positionierte. Er sprach eine wohlhabende, urbane und auf Umweltschutz bedachte Klientel an, die zwar Auto fahren wollte, aber mit einem konsequent auf Ökologie konstruierten Wagen unterwegs sein wollte, aus nachhaltigen Materialien konstruiert, und sie wollten mit dessen Technik so wenig wie möglich zu tun haben. Kein Auto für Technik begeisterte Enthusiasten (die Motorhaube

kann nur in der Audi-Werkstatt geöffnet werden), sondern für wohl meinende und wohlhabende Großstädter. 1999 waren das Visionäre, doch in den vergangenen 20 Jahren änderte sich die Grundeinstellung der Masse zum Auto. Heute sind jene Privatkäufer, die damals einen A2 kauften, Elektroautofahrer. Oder sie haben ihren A2 immer noch. Der ist nämlich wirklich nachhaltig, dauerhaft, hat erstaunlich hohe Gebrauchtwagenpreise und ist begehrt. Zuletzt, 2005, kostete ein A2 gut 17000 Euro. In sehr gutem Zustand bringt er heute sogar mehr als seinen damaligen Neuwagenpreis.

Das Design stammt von Luc Donckerwolke, das Projekt verantwortete Stefan Sielaff, und aus dem IAA-Showcar Audi Al₂ von 1997 entstand das Serienmodell A2, zwischen

November 1999 und Juli 2005 nur 176377 Mal im Werk Neckarsulm gebaut. Weil die Verkaufszahlen enttäuschend waren, brachte Audi 2003 den Colour Storm als Sondermodell auf den Markt, knallige Farben, das Dach mattschwarz lackiert, ebenso die Kunststoffteile an den Kotflügeln, Türen und Stoßfängern (wobei dies zunächst in mattem Anthrazit, später in mattem Schwarz gehalten war). Letztlich sah der Colour Storm so aus, wie etwas später die Pseudo-offroadigen Modelle à la CrossPolo. Aber auch der Colour Storm vermochte den Negativtrend nicht umzuwandeln. Das war ein Lifestyle-Konzept, weil die betriebswirtschaftlich denkenden Audi-Leute die Produktionseinstellung wegen absoluter Unrentabilität gefordert hatten, also ein





Außen gelbe Farbe auf Aluminium, innen gelb gefärbtes Leder, was schon sehr fetzig aussieht. Audi versuchte, die Lifestyle-Großstädter zu erreichen, nachdem die grünen Großstädter beim Projekt A2 nicht mitzogen.

letzter Versuch. Audi präsentierte den Colour Storm während der Wintersport-Saison 2002/03 in angesagten Orten wie Kitzbühel (Hahnenkamm-Rennen) und St. Moritz (Ski-Weltmeisterschaft) und wollte mit ihm weniger die Dunkelgrünen erreichen, sondern die Adepten des Zeitgeistes. Aber das vertrat sich damals nicht, der Zeitgeist war in den geldigen Kreisen vor 20 Jahren noch nicht grün. Da halfen auch Ronan Keating und Claudia Pechstein nichts, die von Audi quasi „A2-verpflichtet“ wurden.

Wer A2 fuhr, war ein Rufer in der Wüste, und nur ganz wenige folgten den Rufen. Der A2 hat eine Alukarosserie, und sein ganzes Wesen ist auf geringsten Benzinverbrauch ausgelegt. Ein besonderes „Sparschwein“ war der A2 TDL 3L, ein Dreizylinder-Niedrigenergiefahrzeug, mit einem Normverbrauch von 2,99 Litern auf 100 km. Der war grüner als grün, aber so teuer, dass ihn sich nur 6500 Kunden leisten wollten oder konnten. Sowohl bei ihm als auch beim normalen A2 ging es nicht um das Sparen, kostete es, was es wollte, sondern um pure Ideologie, also um eine progressive Haltung zum Automobil an sich, aber auch um die Demonstration gegenüber den Mitmenschen, sich selbst vom konventionellen Bild des Automobils abzugrenzen – und sich das leisten zu können.

Das DNA-Modell ist also die Lifestyle-Version des A2 mit fetzigen 17-Zoll-Alufelgen, vielen mattschwarzen Anbauteilen und ebensolchem Dach, innen mit Details der sportlichen Audi-„S-Line“ mit Sportsitzen

und schwarzem Leder. Das Modell atmet Zeitgeist pur. Die Sitzbezüge orientieren sich an der Außenfarbe, bei unserem Muster in Imolagelb sind sie gelb (und das Ganze erinnert farblich an das VW-Käfer-Sondermodell Sunnybug von Minichamps in Caramini 1/2022). Klasse sind die S-Line-Felgen, die stilistisch an jene des damaligen Audi RS4 erinnern, und S-Line-Plaketten finden sich am Modell auch auf der schwarzen Leiste an den hinteren Türen. Eine modellbauerische Herausforderung ist die ungewöhnlich gewölbte Heckscheibe, vom Spoiler unterbrochen, und auch die äußerst markanten Rücklichter hat DNA bestens herausgearbeitet. Der Innenraum, wie immer bei DNA, aus vielen Einzelteilen

Wer einen Audi A2 fuhr, der war ein Rufer in der Wüste, und nur ganz wenige folgten diesen Rufen.

zusammengesetzt, die vor der Montage dekoriert werden, wodurch ein sehr authentisches Bild entsteht, alles in allem höchste Detailgüte, natürlich Stoffgüte.

Mit den Audis verbleibt DNA auf dem selben Qualitätsniveau, das wir den häufiger besprochenen Saab und Volvo dieses Herstellers stets bescheinigen. Diese Modelle sind Lichtgestalten im Resinemodellbau. Sie sind teurer als einige andere Anbieter, aber sie sind auch besser. Und obendrein gibt es, auch aus Deutschland, Hersteller, deren 1:18-Resiner nochmals deutlich über den DNA-Preisen liegen und deren Formenbau und Detaillierungsgrad miserabel ist. Der Preis hat also nicht unbedingt mit der Güte zu tun, sondern eher damit, wie und wo ein Hersteller sein Produkt am Markt platziert (oder: platzieren möchte). DNA Collectibles macht hervorragende Modellautos im Rahmen des Möglichen in 1:18-Resine, ist teurer

als so mancher Mitbewerber, bietet aber auch entsprechend mehr.

● 071 Audi A2 (Typ 8Z) 1.6 FSI Colour Storm 2003, Auflage je Farbe 399 Exemplare und
● 103 Audi RS3 (Typ 8P) Sportback 2011. Fertigmodelle Resine, Maßstab 1:18. Auflage 299 Exemplare. Preis je ca. 150 €.

Alexander F. Storz



A2 Colour Storm in Imolagelb, Stahlfelgen statt der Serien-Alus, gut gepflegter Alltagswagen, parkt regelmäßig im „Kiez“ des Autors und hat seit seiner Geburt den Besitzer nicht gewechselt.

Maßgebend
Conrad.Modell Faszination.

Im Fachhandel:

Art.-Nr. 78198/01

Empl Bison Bergefahrzeug „KTN“ auf Mercedes-Benz Arocs L Stream Space
Maßstab 1:50



Luzifers Liebling: Eine schwarze Lichtgestalt mit feurig gelborangefarbenen Akzenten leuchtet am Mansory-Himmel und strahlt auf jene, die sich zumindest finanziell als Krönung der Schöpfung sehen.

Fotos: Alexander F. Storz



Audi-Invasion – Teil 2

Freudentaumel bei den Liebhabern Ingolstädter Delikatessen: Aus dem Hause Z-Models kommen vier Audi, drei aktuelle Highender von GT Spirit und ein S8 für die Youngtimer-Fraktion von Ottomobile. Vier mal vier Ringe sind tatsächlich 16 Ringe!

Teures Frühjahr für die Audi-Freunde: Wer sich die vier neuen Audi in 1:18 gönnt, wird rund 400 Euro los, bekommt dafür insgesamt 4,6 Kilo feinstes Resin und kann damit einiges an brachliegender Fläche in der Vitrine füllen. GT Spirit sorgt wieder für Gaudi mit aktuellen Audis jenseits der Fließband-Großserie; die Kernkompetenz von Ottomobile sind Youngtimer und Klassiker, hier kommt der S8. Beide Marken stammen aus dem selben Hause, Z-Models, werden von den selben Konstrukteuren und Produktmanagern erschaffen und von den selben chinesischen Händchen lackiert und montiert. Somit können und dürfen sie auch in einem Artikel präsentiert werden.

Dem in jüngster Zeit bereits in zwei Farben vorgestellten Audi S8 (D3) von Ottomobile (*Caramini* 2/2017 und 7/2018) folgt nun sein Vorgänger, der D2, der so genannte Schröder-A8. Damals galt der A8 als besonders hip in höchsten Kreisen, war das Statussymbol der Großverdiener, denen ein Mercedes oder BMW plötzlich zu konservativ war. Das erkannte Bundeskanzler Gerhard Schröder, nicht umsonst „Auto-Kanzler“ genannt, treffsicher und setzte 1998 auf den großen Audi. Schließlich war der einstige Ministerpräsident Niedersachsens Aufseher im

GT Spirit sorgt wieder für eine große Gaudi mit aktuellen Audis jenseits der Fließband-Großserie.

VW-Konzern, und da konnte ein bisschen Werbung in eigener Sache nicht schaden. Seine Nachfolgerin Angela Merkel erbte Schröders A8 und brauchte ihn auf. Das war übrigens ein beschusssicherer A8L. Kein

schussicherer Tresor, sondern die Sportversion (und damit hipper als hip) ist der S8 D2, das erste eigenständige Oberklassemodell von Audi, eher sportlich

als komfortabel ausgelegt, Alukarosserie, Quattro-Antrieb – somit also ganz andere Charakteristik als die Etablierten.

Den A8 D2 baute Audi von 1994 bis 2002, der S8 folgte im Juli 1996, zunächst leistete der 4,2-Liter-V8 340PS, 360 ab Juni 1999, Sechsgang-Schaltung, abgeregelte 250 km/h schnell. Ottomobile macht die Version ab 1999, also mit 360 PS, nach der Modellpflege mit leicht geänderter Front, deutlich erkennbar an den Zierleisten unter den Scheinwerfern und am Heck, weiße Seitenblinker, geänderte Türgriffe, innen Modifikationen. Das Modell gehört zu den frühen Ottomobile-Kreationen und kam erstmals 2012. Aber das ist kein Kriterium, Formenbau und Qualität entsprechen heutigen Maßstäben, es wurde schon damals von den Fans begeistert aufgenommen, und daran wird sich in der neuen Farbe Dunkelgrün-



Der Seriöseste des Quartetts, auch der Älteste, ausgestattet mit staatstragenden Allüren. Unter den Audis seiner Zeit war der A8 der optisch am meisten Eigenständige, und sein ohnehin schon eher sportiver Charakter wurde durch die S8-Version noch unterstützt.



metallic wohl nichts ändern. Vor allem der Innenraum ist grandios nachgezeichnet.

Die Vertreter der Audi-Jetztzeit kommen allesamt von GT Spirit. RSQ8-R in giftigem Grünmetallic, ein SUV-Coupé mit Abt-Verspoilerung, im Original auf 125 Exemplare limitiert, weil Abt 2021 seinen 125sten Geburtstag feierte. Ein 740-PS-Power-SUV mit fetten Rädern und fetter Auspuffanlage, viel Aerodynamik, viel Sichtcarbon (das GT Spirit ganz lapidar schwarz lackiert statt carbonisiert), ein tiefer gelegter SUV (was in sich bereits ein Widerspruch ist), sehr dynamisch und voll mit Abt-Labeln. Trotz schwarzer Innenausstattung sieht man, das GT Spirit diese sogar auf den Sitzen nachgebildet hat. Absolut expressiv. Dagegen ist Nardograu zwar ein angesagter, aber ein äußerst dezent Farbtön. Obwohl... angesagt? Nardograu ist nicht gerade eine neue Mode (lieferbar seit 2013), wird von Audi inflationär gespritzt, und so mancher Adept des Zeitgeists hält dies für eine Mode vergangener Zeiten, eine Mode der Ära Merkel, und hat



sich an Nardograu satt gesehen. Aber GT Spirit macht ja auch kein 2022er Modell, sondern einen 2020er Audi RS7 (C8) Sportback, also tatsächlich Ära Merkel, 4-Liter-Biturbo-V8 mit 600 PS, ein optisch gestrecktes Coupé, dem zwei Hintertüren aufgezwungen wurden, wie das momentan eben Mode ist und an sich harmonische Karosserielinien wie mit einem Fischeuge fotografiert erscheinen lässt. Ein brachiales Teil mit weit ausgestellten Kotflügeln und riesigen

Lufteinlässen. In seinem Wehrmachtsgrau wirkt dieses Viertürer-Coupé aber noch brav gegenüber dem dritten GT-Spirit-Audi, dem absoluten Über-Audi im Mansory-Design.

Kreationen für die Oberen

Mansory klingt sehr englisch, ist aber oberpfälzisch mit persischem Migrationshintergrund. Den Namen hat das Unternehmen von seinem Inhaber, dem iranischen Geschäftsmann Kourosh Mansory, der es 1989 in München gründete und damals für jene Kreise Rolls-Royce und Bentley tunte, denen Koenig Specials nicht das Richtige bot. Umzug kurz darauf ins Fichtelgebirge, und er schaffte es, Milliardäre und Königsfamilien mit seinen Kreationen zu begeistern, russische Oligarchen, arabische Ölscheichs und Megastars. Mansory übernahm 2007 den schweizerischen Porsche-Tuner Rinspeed und ist international tätig – vor allem in



Foto: Audi

Das Vorbild des Otto-Mobils: Audi S8 nach dem 1999er Facelift mit Zierleisten unter den Scheinwerfern, weißen Blinkergräsern und geänderten Türgriffen. Und mit 360 Pferden.



Das Grün Allgäuer Almwiesen symbolisiert die Abt-Interpretation des Audi RSQ8-R, und als SUV schafft er auch die Anfahrt zur Alm. Trotzdem ihn der Herr Abt tiefer gelegt hat.



jenen Staaten, in denen Geld zuhause ist und keine Rolle spielt. Und Geschmack muss erst mal definiert werden. Mansory gilt als einer der edelsten Tuner der Welt. Heute ist die Firma vor allem in den Bereichen Rolls-Royce, Bentley, Lamborghini, Maserati, Porsche, Range Rover und nun auch Audi tätig. Man kann bei Mansory auch einen Tesla tunen lassen. Und die teuersten Sportwagen der Welt, der Mansory Linea D'Oro und Linea Vincero, basieren auf dem Bugatti Veyron. GT Spirit suchte sich die Mansory-Interpretation des aktuellen Audi RS6 Avant (C8) heraus, kompletter Bodykit mit neuen Anbauteilen, Flaps und Splintern und Spoilern und Carbon, dazu 22-Zoll-„Black Diamond“-Räder mit 285/30 22-Pirelli-Reifen, und innen auch Döner mit Allem: un rundes Lenkrad, Zierteile, Carbonteile, Einstiegsleisten, Konsole, spezielle Pedale.

Das Präsentationsfahrzeug von Mansory ist so lackiert wie das GT-Spirit-Modell: tief glänzendes Schwarz ohne Metallic-Effekt, ein gelborangefarbener Streifen über die komplette Fahrzeugoberseite, in derselben Farbe der untere Karosserieabschluss und jeweils das Felgenhorn. Diese Farbkombination setzt sich im Innenraum fort, GT Spirit verwirklicht den gelborangefarbenen „Rallyestreifen“ auch auf den Sitzflächen, nicht aber an den Kernen der Bodenmatten und auch nicht an den Sitznähten. Trotzdem eine luziferische Farbgebung, außen wie innen!

Je nach Ansicht ist dieser Audi ein Juwel oder die Inkarnation der narzisstischen Persönlichkeitsstörung schlechthin. Jedenfalls ist es ein außergewöhnliches Modell an sich und innerhalb einer Audi-Sammlung noch mehr ein Hingucker. Was für ein Unterschied zum wehrmachtsgrauen RS7! Und der grünmetalllicfarbene RSQ8-R wirkt inmitten der beiden wie ein Allgäuer Hinterhof-Kleingartenpflänzchen. Es gibt offenbar und offensichtlich Gründe, warum manche den Herrn Mansory im Fichtelgebirge konsultieren und nicht den Herrn Abt im Allgäu.

● **Ottomobile OT916** Audi S8 D2 1999. Auflage 2000 Exemplare. Preis ca. 100 €.

● **GT Spirit GT 283** (Audi) Abt RSQ8-R 2021 Javagrünmetallic, Auflage 1000 Exemplare. Preis ca. 110 €.

● **GT Spirit GT326** Audi RS6 Avant Mythos (Mansory) 2021 schwarz, Auflage 1000 Exemplare. Preis ca. 110 €.

● **GT Spirit GT823** Audi RS7 (C8) Sportback 2020 Nardograu. Fertigmodelle Resine, Auflage 1100 Exemplare. Preis ca. 110 €. Maßstab je 1:18.

Alexander F. Storz



Tarnkappe: Der RS7 kommt als graue Maus daher und kann Elfer erschrecken. Doch diese treten mittlerweile ja ebenfalls kreidebleich auf. Der Farbklecks zwischen beiden ist allenfalls der Asphalt – oder ein überfahrener, rotblutender Dacia.



NOREV

NEUHEITEN

BEI UNSEREN FACHHÄNDLERN



SICHERE
ZAHLUNGSMÖGLICHKEITEN

Verbindung und Zahlungsverkehr
sind gesichert und zertifiziert

TRANSPORTSICHERE
VERPACKUNG

besondere Sorgfalt
der Verpackung

EXPRESS
LIEFERUNG

Lieferung nach Hause
oder zur Abholstation

www.norev.com
ONLINE SHOP



Come with me for Fun...

Ein weithin unbekannter Buggy, der auf den Namen „Puma“ hört. Längst wäre er wegen Unwichtigkeit aus dem automobilen Geschichtsbewusstsein getilgt, hätte er nicht eine Hauptrolle im Film „Zwei wie Pech und Schwefel“ gespielt. Bud Spencer und Terence Hill zankten sich 90 lange Minuten um ihn. Laudoracing macht uns mit ihm hingegen uneingeschränkte Freude.

Die Hau-drauf-Klamauk-Filme mit Bud Spencer und Terence Hill aus den 70er Jahren sind sicherlich nicht nach jedermanns Geschmack, und je größer der zeitliche Abstand, desto schwerer fällt es einem, anderthalb Stunden durchzuhalten. Das geht wohl eher, wenn man jung und unbeschwert ist. Aber dennoch – die Filme blieben in Erinnerung, und gerade Bud Spencer hatte mehr drauf als draufzuhauen. Er war Olympionike im Wasserballspiel und hatte ein abgeschlossenes Jurastudium, komponierte neapolitanische Lieder für Rita Ravone und drehte Tierdokumentationen. Außerdem erfand er ein Jagdgewehr mit drei Läufen. Terence Hill, ebenso wie Spencer Italiener, aber mit deutscher Mutter und deutscher Muttersprache, war sein langjähriger Filmpartner und bester Freund.

Eine ihrer bekannten Komödien ist „Zwei wie Pech und Schwefel“ von 1974, eine typische Prügelkomödie, über die man damals lachte. Doch hier wird weniger mit Fäusten, als mit Autos geprügelt, denn es geht darum, dass die beiden Protagonisten mit je einem Ford Hundeknochen-Escort an einem Rallyecross-Rennen teilnehmen, dessen Hauptgewinn ein attraktiver Buggy ist. Weil beide exakt gleichzeitig über die Ziellinie fahren, müssen sie sich am Ende den Buggy teilen. Das Ganze eingebaut in eine Pseudo-Krimihandlung mit Verfolgungsjagden, viel haudrauf und pengpeng und fressfress und „coolen Sprüchen“ – das Übliche halt. Aber der Buggy ist spannend.

Dünenbuggys gab es wie Sand am Meer und sie waren geschaffen für den Sand am Meer. Ursprünglich für den kalifornischen Sand am Meer, bald auch für den Strand von Eckernförde oder Oostende. Oder für die Düsseldorfer Kö, denn Buggys wurden genauso als Alltagswagen gefahren und somit nicht artgerecht gehalten wie Geländewagen oder Pickups oder Sportwagen. Einen Buggy zu konstruieren war kein He-

Angemessener als das Wort „Armaturenbrett“ ist eher „Instrumententräger“. Nicht viel dran und nicht viel drin in einem Buggy. Aber das Wenige macht Laudoracing gut.



Das sind sie, die Beiden! Sofort erkennbar, prima Gesichtszüge, realistische Körperhaltung, Bud Spencer hält mit Links das Lenkrad fest, die Rechte ruht auf dem Schaltknüppel. Die Figuren sind große Klasse!

Fotos: Alexander F. Storz

xenwerk, ihn zu vermarkten auch nicht, und so entstanden unzählige Buggy-Bausätze, fast alle auf VW-Käfer-Chassis, und nur wenige haben es geschafft, dass man sich ihrer erinnert. Der Meyers Manx natürlich, weil er Genrebegründer war, der HAZ-Buggy der Hamburger Firma Rudolf Kühn war der erste deutsche, bei Karmann in Osnabrück entstanden jene Buggys, die das Volkswagen-Werk selbst vertrieb, sowie der von der VW-Zeitschrift „Gute Fahrt“ 1969 entwickelte Karmann GF. Vom italienischen Puma wüsste heute niemand mehr etwas. Doch er

genießt deshalb ewiges Leben, weil er eine herausragende Rolle im kultigen Ulkfilm „Zwei wie Pech und Schwefel“ mit Terence Hill und Bud Spencer spielt. Da dieser Film immer wieder angeschaut wird, wird die Erinnerung an den Puma Buggy jedes mal erneuert und dadurch gefestigt. Und nun nimmt sich Laudoracing des Themas an, hat sich Terence Hill und Bud Spencer verschrieben und speziell jenem 1974er Film, in dem Autos eine gewichtige Rolle spielen. Nicht nur der Buggy. Darin jagen die beiden Hauptdarsteller auch in Ford Escort „Hundeknochen“ um die Wette... Den Escort gibt es bei Laudoracing zeitgleich als Neuheit, im Doppelpack Rot und Weiß, doch wir entschieden uns für den Buggy. Wenn wir einen schönen Escort Hundeknochen in 1:18 sehen möchten, ob brav oder mit dicken Backen, so schauen wir uns die Interpretation von Minichamps an.

Der Puma Buggy entstammt der Kit-Car-Manufaktur von Adriano Gatto in Settecami bei Rom, die zwischen 1972 und 1990 existierte und GfK-Karosserien auf Käfer-Rückgrat baute. Der erste Buggy hieß Gatto Spider Spiaggia und basierte



auf einem unveränderten Käfer-Fahrgestell, ihm folgte 1973 der Puma im selben, typischen Buggy-Stil, aber auf verkürztem VW-Chassis, auf Wunsch auch mit Hardtop mit Flügeltüren. Es folgten weitere Kit-Cars, sowohl futuristische Sportwagen als auch Jeep-ähnliche Fahrzeuge, und Gattos Ingenieur Domenico Lombardi tunte den VW-Boxer, später baute Puma den Boxermotor des Alfasud ein. 1993 brannte die Fabrik ab.

Obgleich an einem echten Buggy eigentlich recht wenig dran ist, mussten die Laudoracing-Formenbauer mehr beachten als sonst. Denn die GfK-Karosserie eines derartigen Strandspielzeugs bedeckt das Käfer-Chassis eben weit weniger als ein originales Käfer-Häuschen, und so stand Laudoracing vor der Herausforderung, etwas mehr Technik als üblich zu modellieren. Das gelang gut. Von der Vorder- und Hinterachse sieht man wenig bis nichts, der Bauch ist eine ganz gute Nachbildung des Käfer-Plattformrahmens, aber mit dem frei stehenden Motor gab sich Laudoracing Mühe. Er ist gut erkennbar und sogar ein wenig verkabelt (rote Kabel, sehr nett), und geschützt wird der 34-PS-Boxer nach hinten von einer massiven, verchromten Bullbar, aufgesetzt je eine Nebelrückleuchte und ein Rückfahrscheinwerfer. Sehr hübsch gemacht sind die verchromten Felgen, vorne ein VW-Serienrad, die hinteren tief geschüsselt und ungemein breit, darauf Firestone-Reifen mit gelber Flankenbeschriftung und gelber Rundumlinie. Innen trägt der Puma weiße Sportsitze, ein mittiges, rudimentäres Armaturenbrett mit ein paar Knöpfen und dem üblichen Käfer-Kombiinstrument, dazu ein eher unscheinbares, schwarzes Lenkrad mit Markenemblem auf der Nabe. Der unverglaste Windschutzscheibenrahmen mit aufgeflossenen Zusatz-Weitstrahlern sowie der Überrollbügel sind satt verchromt.

Die Buggy-Karosserie, recht fetzig gestylt und ein wenig eckiger als bei anderen



*„Come with me for Fun in my Buggy“.
Das sangen die Oliver Onions im Soundtrack zu
„Zwei wie Pech und Schwefel“, und der Hit ist fast
bekannter als der Film. Nur durch den Film heute
noch bekannt ist der italienische Puma-Buggy.*



Buggys üblich, ist schöner lackiert als jede originale Buggy-Karosserie es wohl je war, ganz klasse die der Form angepassten weißen Rundumstreifen plus der aus drei Linien bestehende Flankenstreifen mit „Puma“-Schriftzug. Die Heckschriftzüge und die Zierleiste am hinteren Karosserieabschluss sind chrombedampft. Vorne, wo „normale“ Autos die Motorhaube haben, weist der Puma einen verchromten Tankeinfüllstutzen auf, denn hier liegt beim Käfer der Tank. Dann hat er noch zwei aufgesetzte, rechteckige Scheinwerfer sowie zwei ebenfalls eckige Nebelscheinwerfer, wobei die eckige Form nicht unbedingt mit der Buggy-Charakteristik harmonisiert. Ganz dem Vorbild im Film entsprechend liefert Laudoracing ein gelbes Hütchen mit, ein Verdeck mit schönem Faltenwurf und Panoramaheckscheibe (die ist im Gegensatz zum vorderen Rahmen verglast). Das Verdeck ist passgenau und sitzt gut, aber es ist etwas fummelig, es unter die Zusatzscheinwerfer auf dem Scheibenrahmen zu klemmen. Aber im Normalfall entscheidet man sich ja nur ein Mal, ob

man einen Buggy offen oder geschlossen in die Vitrine stellt. Dieser sollte eigentlich offen sein, denn die beiden Figuren von Bud Spencer und Terence Hill sind modellbauerische Highlights.

Die Figuren gab Laudoracing extern in Auftrag. Sie schuf die deutsche Firma Heo aus Herxheim an der Südlichen Weinstraße unter dem Markennamen Oakie Doakie, also „designed in Germany, made in China“. Heo ist spezialisiert auf Popkultur-Figuren, -spiele und -accessoires und schuf zwei blendende Figuren aus Resine, die nicht nur eindeutig erkennbare Gesichtszüge haben, sondern auch eine absolut vorbildliche Körperhaltung und wie angegossen in die Sitzschalen des Buggy passen. Man sieht sehr deutlich, dass diese beiden Figuren ausschließlich dafür geschaffen wurden, im Laudoracing Buggy Platz zu nehmen. Da wirkt nichts spielzeughaft oder improvisiert. Die Figuren gehören nicht zum serienmäßigen Lieferumfang des Modellautos, sondern müssen extra bestellt und bezahlt werden. Mit je 39,90 Euro sind sie nicht billig. Aber sie werten den Buggy ungemein auf für denjenigen, der darin das Filmauto sieht.

Wer den Puma Buggy um seiner selbst willen kauft, braucht die Figuren natürlich nicht – ebenso wenig wie die Plattform mit vier Pokalen, überdacht mit einem Zeltstoff, gehalten von Zeltstangen, auf der im Film der Buggy als Hauptgewinn präsentiert wird. Der Podest kostet 59,90 Euro, und ihn können wir nicht zeigen, weil wir ihn nicht bestellt haben.

● **LM128** Puma Dune Buggy 1973 alleine 110 €, mit einer Figur 149,90 €, mit beiden Figuren 179,90 € und mit allem, also inklusive des Podiums (LM128A5) 219,80 €. Auflage des Buggy 2000 Exemplare.

Alexander F. Storz



*Motor hinter Gittern:
Ein Vierzylinder-Boxer
muss vier Zündkabel
haben. Die hat er, sogar
in Rot, und sie führen
zur orangefarbenen
Verteilerkappe. Sehr
nett gemacht.*

Ein Wiking von Märklin

Jedes Jahr ein neues Märklin-Replica-Modell: Nun ist der Tempo Wiking I Hochlader von 1957 an der Reihe, die bislang nur aus schweren Nutzfahrzeugen besteht. Weil er ein kleines Nutzfahrzeug ist, kommt er gleich im Doppelpack.



In der Replica-Serie der 8000er-Modelle sind bisher nur Nutzfahrzeuge erschienen, darunter der Magirus Rundhauber als Drehleiter und Kranwagen, auch als über das Original hinausgehender Spritzenwagen, der Mercedes Aral-Tanksattelzug, Kaelble Muldenkipper, Krupp Frontlenker sowie der Lanz Bulldog mit und ohne Dach. Der Tempo Hochlader ist das erste „kleine“ Fahrzeug und kommt deshalb im Doppelpack.

Die Märklin-8000er-Modelle sind für deutsche Sammler der absolute Kult. Ein herrlicher Formenbau, eine einfache Konstruktion, und eben die heute populärsten Vertreter ihrer Zeit: Porsche 356, VW Käfer und Karmann Ghia, Ford 15m G4 und 17m P2, Mercedes 190 SL, 300 SL Flügeltürer und der Adenauer, BMW Barockengel und 507 sowie die unsterbliche Borgward Isabella und ein 1951er Buick als Personenwagen, der VW Bulli T1 und der Tempo Wiking Hochlader als Vertreter der Transporter-Fraktion und dann die schönen Laster: Krupp Titan und LF501 Frontlenker, Magirus Rundhauber als Feuerwehr-Drehleiter und Kranwagen, MAN 630 und später Mercedes Pullman als Aral-Tanksattelzüge, der mächtige Kaelble Muldenkipper und der legendäre Firestone-Phoenix-Kastenwagen, dazu der Traktor Lanz Bulldog. Das ist zwar ein überschaubares Programm, aber es gab viele Versionen und Farben, auch zweifarbige Pkws. Märklin begann damit 1950, die letzte Neuheit kam 1957/58 (der Ford P2), die letzte Formüberarbeitung erfolgte zeitgleich, als der Käfer mit ovalem Heckfenster die große Heckscheibe bekam. Bis 1968 waren die Personenwagen im Programm, zuletzt völlig veraltet und die Märklin-Konstruktion altmodisch mit Blechboden, ohne Innenausstattung und Verglasung. Die Lastwagen blieben sogar bis Anfang der 70er lieferbar. Zuletzt

wollte sie kein Kind mehr, die Konkurrenz hatte viel schönere Spielzeugautos.

Ihre Besonderheit ist nicht nur die generelle Machart, sondern auch der ungewöhnliche Maßstab, spürbar kleiner als 1:43, eher in Richtung 1:50 gehend. Somit sind die Märklin-8000er ein Sammelgebiet für sich, denn sie passen nicht unbedingt zu Spielzeugautos anderer Marken, die eher zu 1:43 tendierten. Auch das fiel den Kindern in den 60ern negativ auf. Mit der Nachfolgeserie, der rak-Serie ab 1968, hielt sich Märklin dann an den international gültigen Maßstab 1:43, die alten 8000er starben.

Märklin lässt einige Exemplare der Serie in loser Abfolge und mit langem zeitlichem Abstand neu auflieben, nun den Tempo Wiking I Hochlader. Natürlich stellt sich die Frage, ob für die Neuauflagen die alten Formwerkzeuge revitalisiert wurden oder ob sie aus neuen Werkzeugen stammen. Der genaue

Vergleich offenbart das Ergebnis: neue Formen. Man sieht es an Kleinigkeiten, an den sichtbaren Ausdrücken der Formschieber, aber auch daran, dass an den neuen Modellen Dinge weggelassen wurden, welche die alten aufzuweisen hatten. Konkret beim Tempo Pritschenwagen: Er trägt kein Markenemblem an der Front (warum eigentlich nicht? Lizenzprobleme dürfte es wohl kaum gegeben haben) und unverständlicherweise verzichtet die Neuauflage auf die gravierten Rücklichter auf den hinteren Kotflügeln. Darüber hinaus sind manche Details schlichtweg anders graviert (nicht schlechter, eben anders). Aber die grundsätzliche Anmutung bleibt dieselbe:

Der neue Tempo Hochlader sieht genauso schön aus wie der alte, versprüht ebenfalls viel Charme und Zeitgeist. Er ist preiswerter als ein Original. Aber er ist eben kein Original. Er ist neu.

Es gibt keine Verwechslungsgefahr. Nicht nur, dass Märklin auf dem Pritschenboden das Wort „Replica“ vermerkt und eine aktuelle Artikelnummer einprägt (18026 statt 8026). Man sieht



Das Siku-Brüderpaar, der normale Kleinbus und der Campingwagen mit zeitgenössischem Boot. In der Mitte ein nachträglich galvanisch verchromter Campingbus. Sein Boot ist zwar formal korrekt, aber die Farben beweisen, dass es aus späteren Zeiten stammt. Es gehört als Beladung aufs Dach des Ford Granada Turnier aus den späten 70ern.



Hintergrund: Matadore und Wiker im Kinderzimmer

Der erste vierrädrige Transporter aus dem Hause Vidal & Sohn in Hamburg, der Tempo Matador von 1949, wurden von Volkswagen-Motoren angetrieben. 1952 musste sich Oskar Vidal nach neuen Motorenlieferanten umsehen, nachdem Volkswagen-Chef Nordhoff die Lieferung an die Konkurrenz eingestellt hatte, und fand sie dann in Ilo und Heinkel. Die stilistisch verunglückte Frontpartie des frühen Matador wurde gerne mit dem Kopf eines Boxerhundes verglichen. Tempo ließ Werbemodelle von Wiking im Maßstab 1:50 fertigen (wie auch zuvor Dreiräder und danach den Tempo Wiking von 1953). Die neue Matador-Generation erschien 1955 mit hübschem Fahrerhaus-Styling und einem Austin-Motor, und mit gleichem Design kam 1957 der kleinere Wiking I mit einer Dreivierteltonne Nutzlast, das Märklin-Modell. Im identischen Maßstab 1:50 ließ Tempo erneut ein Werbemodell herstellen, nicht mehr Wiking erhielt den Auftrag, sondern Siemens in Lüdenscheid. Siemens hielt sich an die Wiking-Formensprache, das Siemens-Modell, so man seiner habhaft wird, könnte man leicht mit einem Wiking-Modell verwechseln. Man ergattert es aber kaum, es ist selten – als Werbemodell. Umso häufiger allerdings in vereinfachter Version als Transporter für Frankonia-Schokolade. Dafür ging die Form von Siemens zu Manurba in Bamberg. Dort wurde das Modell eine gefühlte Ewigkeit lang produziert, bis weit in die 70er hinein, und das Formwerkzeug

Eine frühe Version des Frankonia-Transporters, also nicht das Werbemodell von Siemens, sondern bereits das Schokolade-Modell von Manurba, aber das Formwerkzeug war noch nicht so ruiniert wie an seinem Lebensende. Wer genau hinsieht, erkennt auf dem Pritschenboden Reste des runden Tempo-Markenzeichens, das Siemens für den Werbeartikel eingravierte.

vergründete immer mehr, wurde unsachgemäß repariert und die Miniatur wurde immer übler. Diese letzten sehr unsauber gegossenen Modelle in wilden Spielzeugfarben sind sehr häufig und eigentlich unter Sammlern (nahezu) nichts wert.

Umso hübscher das Siku-Modell aus der Metallserie, ein Matador I Kleinbus, den es zwischen 1963 und 1969 gab, die zu öffnende Seitentüre anfangs mit eingesetzter Metallsprange als Scharnier, später mit angegossenem Scharnier. Der normale Bus (# V220) war Resedagrün lackiert, dann gab es ihn noch zwischen 1966 und 1971 als Campingwagen in Cremeweiß (#264). Die gleiche Grundkarosserie mit Oberlichtfenstern, aber der Fensereinsatz mit gravierten Vorhängen und auf



dem Dach ein Träger mit Paddelboot und zwei Paddeln. Selten mit Boot, noch seltener mit Boot und Paddeln, denn das geht in Kinderhand schnell verloren.

Erwähnt sei, weil er maßstäblich so gut zum Märklin-Modell passt, der Tempo Matador E der nächsten Generation ab 1965 als Hochlader von Cursor, im gleichen Maßstab 1:50. Es ist geradezu zwingend notwendig, neben einen Märklin Tempo Wiking I in der Vitrine einen Cursor Tempo Matador E zu stellen. Aber es ist schwieriger, einen Cursor als einen Märklin zu bekommen. Denn das Märklin-Modell wurde in unanständig großen Stückzahlen produziert, während das Cursor-Modell nur zu Werbezwecken diente. **afs**



Die neue Generation, der '63er Tempo Matador E von Cursor. Eigentlich passt er nicht in diese Historie, aber er passt formal und maßstäblich sehr gut zum Märklin-Modell. Deshalb darf er in die Zeitung.

Das waren noch Zeiten: Auszug aus dem 1964er Märklin-Faltprospekt. Man beachte die Preise, das waren noch harte D-Mark. Allerdings darf man nicht vergessen, dass 1964 das Brutto-Durchschnittseinkommen eines Mannes 418 DM betrug (und heute ist es 10 Mal so hoch). Rechnen wir die 2 DM des Tempo mal 10, so kommen wir auf 20 Euro. Der neue Märklin-Tempo kostet im Doppelpack rund 80 Euro und ist somit heute genau doppelt so teuer wie damals. Aber natürlich soll man so nicht rechnen und tut dem Replikat Unrecht. Das Spielzeug wurde -zigtausenfach produziert, die Replica ist eine limitierte, einmalige Auflage.



Originale aus unterschiedlichen Epochen. Der taubenblaue Tempo Wiking I Hochpritsche stammt aus den späten 50ern oder frühen 60ern, der orangefarbene aus der Spätzeit der Märklin-8000er-Serie Ende der 60er oder gar Anfang der 70er Jahre.



den Unterschied auch an der Machart: Blechchassis hochglänzend schwarz lackiert und mit Kreuzschlitzschraube befestigt statt brüniertem Blech und genietet, Felgen silbern lackiert statt glanzgedrehtem Aluminium im Naturzustand, und natürlich die Lackierung: einwandfreier Hochglanzlack, die Silberungen als Druckwerke akkurat angebracht. Die Originale hatten stets eine eher seidenmatte Lackierung, und Stoßstangen sowie Scheinwerfer wurden bei Märklin-Miniaturen nie professionell schabloniert spritzlackiert, sondern in Heimarbeit von fleißigen Lieschen mit dem Pinsel angemalt. Das aktuelle Modell stellt also eine Perfektion zur Schau, die ein originales Märklin-Modell nie aufweisen konnte,

und einen solch schönen Lackauftrag wie bei der Neuauflage schaffte allenfalls ein Restaurator, der das Metier des Modellauto Lackierens aus dem Effeff beherrscht.

Der Tempo Matador war als Original ewig lang im Märklin-Programm, somit auch in Boxen unterschiedlicher Farbe verpackt, und das Modell gibt es in vielen Farben. Anfangs gedeckte Farbtöne wie Taubenblau, Hellgrau oder Rehbraun, zuletzt, Ende der 60er und Anfang der 70er, wurde der damals total veraltete Tempo mit modischen Lacken vermeintlich modernisiert. Unser Fotomuster in Pastellorange mit gelber Box entstammt der allerletzten Produktion, während der Taubenblaue aus den späten 50ern oder frühen 60ern stammt. Als Mär-



lin bereits seine neue Miniaturautolinie, die sogenannte rak-Serie, am Laufen hatte, wurden die Nutzfahrzeuge weiter produziert, die letzten verschwanden erst 1973 aus dem Katalog. Der Maßstab des Tempo ist übrigens 1:50, auch wenn Märklin 1:45 kommuniziert.

Die neuen Replica-Modelle, der Tempo in den beiden Farben Mittelblau und Dunkelrot, ist offiziell nur für Märklin-Clubmitglieder käuflich, aber viele

Märklin-Händler können sie dennoch beschaffen. Verpackt sind sie in einer historisch anmutenden Kartonschachtel im alten Stil, aber natürlich viel größer als damals, weil es den Tempo zeitgenössisch nie im Doppelpack gab. Wer Märklin-Clubmitglied werden will, muss dafür 79,95 Euro zahlen, was sich aber eher für Modellbahner als für Modellautosammler rentiert. Hergestellt wird das Tempo-Set einmalig und kam kurz vor Jahresende 2021 heraus, gilt also als Jahresmodell 2021. Wer kein Clubmitglied ist, kann es beispielsweise auf Ebay erwerben, der Preis schwankt je nach Kalkulation oder Lust des Anbieters.

● 18026 Tempo Wiking I Hochlader 1957. Fertigmodell Zinkdruckguss ohne Verglasung und Innenausstattung. Maßstab 1:50. Preis im Doppelpack je nach Händler ca. 80 bis 90 €.

Alexander F. Storz



Zwei von einem wahren Könnern gestaltete Umbauten auf Basis originaler Märklin-Tempos, schön lackiert und dekoriert. Die Idee muss man erst mal haben, dass der Abschleppaufbau des Siku Ford F500 genau auf die Pritsche des Märklin Tempo passt.

Collectors Edition Nr. 118:
Mercedes-Benz Citaro G'15 in der
Gestaltung „AktivBUS Flensburg“.



Schnitt-Menge

Auf der einen Seite steht bei Rietze die Miniaturisierung von Einsatzfahrzeugen aus Europa im Fokus, auf der anderen versammeln sich viele Modellbusse der Nahverkehrsunternehmen. Die Schnittmenge aus beiden Produktlinien stellen Busse dar, die als Großrettungswagen dienen. Unsere Präsentation deckt alle genannten Bereiche ab.

Der Wasserwacht in Landsberg am Lech obliegt die Einsatzleitung des Wasserrettungsdienstes im gleichnamigen Landkreis. Der VW T6 Wasserrettungswagen der SEG Wasserrettung, den Rietze jetzt im Modell vorstellt, wurde vom Freistaat Bayer beschafft und dient auch als Zugfahrzeug für das Rettungsboot. Der Ausbau des Fahrzeugs wurde von Binz durchgeführt.

● 53726 VWT6 Halbbus „BRK-Wasserwacht Kreisverband Landsberg“. Karosserie weiß mit leuchtrotem Streifen. Drei blautransparente Warnlichter. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 21,90 €.

Der Katastrophenschutz liegt in der Städte-Region Aachen im Aufgabenbereich

des Amtes für Rettungswesen und Bevölkerungsschutz. Als Einsatzleitwagen mit dem Funkrufnamen „Kater Städte-Region Aachen ELW1 01“ dient ein 2018 in Dienst gestellter VW T6, ausgestattet mit einer Nachrichtentechnik von Esser. Das Fahrzeug wird durch Personal des Deutschen Roten Kreuzes besetzt.

● 53842 Einsatz-Serie VW T6 Halbbus „Katastrophenschutz Städte-Region Aachen – Fernmeldedienst“. Karosserie gelb mit weißem Dach. Zwei schwarze Dachbalken mit blautransparenten Warnlichtern. Kennzeichen „AC-KS 8198“. UVP 23,90 €.

Im Oktober 2020 stellte das Kriseninterventionsteam (KIT) der Malteser und die Notfallseelsorge (NFS) in Wilhelmshaven ihr



VW Wietmarscher
RTW „Dogman Tierhilfe Leverkusen“.

neues Einsatzfahrzeug in Dienst, um Menschen bei schweren Schicksalsschlägen vor Ort und ungestört helfen zu können. Da der VW T6.1 auch bei Großschadenslagen eingesetzt wird, ist er mit einer Blaulichtanlage ausgestattet. Der Schriftzug „C.I.S.M.“ steht für „Critical Incident Stress Management“.

● 53827 VW T6.1 Bus „Notfallseelsorge Malteser Wilhelmshaven“. Karosserie weiß mit violettfarbenen Streifen. Ein blautransparenter Dachbalken und ein blautransparentes Warnlicht. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 19,90 €.

Die „Dogman Tierhilfe“ hat es sich zum Ziel gesetzt, Tieren in der Region Leverkusen aus Notlagen zu helfen. Medizinische Hilfe wird dabei nicht geleistet, es geht unter anderem um die Betreuung von Fundhunden, Retten und Sichern von Haustieren, aber auch von Wildtieren. Das Team von Dogman Tierhilfe rund um den Chef Marcus Barke hat das jetzt von Rietze verkleinerte Einsatzfahrzeug selbst finanziert und mit allem ausgestattet, was zur Tierrettung



VW T6.1 Bus „Notfallseelsorge Malteser Wilhelmshaven“ (links) und Halbbus „BRK-Wasserwacht Kreisverband Landsberg“.



VW T6 Halbbus „Katastrophenschutz Städte-Region Aachen – Fernmeldedienst“.



VOLKSWAGEN T6
„Katastrophenschutz Städte Region Aachen“



Einsatz-Serie Strobel RTW '18 des „DRK Biberach“.



Magirus DLK 32 '18 Feuerwehr-Drehleiter „Vigili del Fuoco“.



notwendig ist. In der Sendung „Hundkatzenmaus“ des Senders VOX sind die Einsätze von Dogman Tierhilfe zu sehen.

● **53832** VW Wietmarscher RTW „Dogman Tierhilfe Leverkusen“. FH und Aufbau weiß mit leuchtrot-gelbem Streifendesign. Zwei orangetransparente und zwei blautransparente Warnlichter. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 23,90 €.

Die DRK-Rettungswachen in Biberach und Erolzheim bekamen im Dezember 2020 neue Rettungswagen, die in einem sehr auffälligen Design gestaltet sind. Rietze hat das Fahrzeug aus Biberach nachgezeichnet, das im Original über eine umfangreiche notfallmedizinische Ausstattung sowie über Medizin- und Kommunikationstechnik verfügt. Funkrufname I/83-1, wie auf der Windschutzscheibe zu erkennen.

● **76251** Einsatz-Serie Strobel RTW '18 „DRK Biberach“. FH und Aufbau weiß mit leuchtrot/blau/hellgrauem Farbdesign. Vier

blautransparente Warnleuchten. Kennzeichen „BC-EO 2020“. UVP 24,90 €.

Magirus lieferte im Dezember 2018 sechs Drehleitern der Bauart M32L an das italienische Innenministerium, dem das Feuerwehrwesen untersteht. Aufgebaut sind die Fahrzeuge auf dem Iveco Eurocargo Fahrgestell 180 E32, 4 x 2.

● **68597** Magirus DLK 32 '18 Feuerwehr-Drehleiter „Vigili del Fuoco“. FH, Aufbau und Leiterstuhl rot. Rollläden, Trittflächen und Stufen silbern. Leiterpark lichtgrau. Zurüstung beiliegend. UVP 28,90 €.

Der „F-M-S Service“ ist ein Sicherheitsunternehmen mit Sitz in Köln und zählt seit 2005 zu einem der führenden privaten Anbieter für feuerwehrtechnische und medizinische Sicherheitsdienstleistungen. Als Großraumrettungswagen wird ein ehemaliger KVB Mercedes-Benz Citaro Linienbus des Baujahres 2001 eingesetzt, der 2016 in Eigenregie ausgebaut wurde.

● **66890** Mercedes-Benz Citaro „Rettungsbus F-M-S Service Köln“. Aufbau blau mit weiß abgesetzten Flächen. Dach weiß. IA grau. Vier blautransparente Warn-

leuchten, ein orangetransparenter Dachbalken. Beiliegende Seitenspiegel und Scheibenwischer. UVP 33,90 €.



Citaro „Rettungsbus F-M-S Service Köln“.



Nahverkehr

Die Linie B der Innsbrucker Verkehrsbetriebe führt vom Innsbrucker Hauptbahnhof zum Kletterzentrum. Das rote Fahrzeug mit der Wagennummer 882 trägt an der Front eine aufgeklebte Schutzmaske, genau so, wie sie die Fahrgäste tragen sollen.

● **69392** Mercedes-Benz Citaro '12 „IVB Innsbrucker Verkehrsbetriebe“ (AT). Aufbau rubinrot, Front mit angedeuteter Schutzmaske. Dach weiß. IA rubinrot. Linie „B Innsbrucker Hauptbahnhof“. Wagennummer 882. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 32,90 €.

Der Stadtverkehr Lübeck (SL) baut seine Flotte von elektrisch angetriebenen Citaro von Mercedes-Benz erheblich aus. Die ersten kamen im Dezember 2019 in Dienst, weitere Elektrobusse folgten. Das Vorbild des Rietze Modells mit der Wagennummer 803 hat das Baujahr 2020 und trägt das amtliche Kennzeichen „HL-SL 1803“.

● **75537** Mercedes-Benz eCitaro „SL Stadtverkehr Lübeck“. Aufbau orange. IA blau. Beiliegende Seitenspiegel und Scheibenwischer. Wagennummer 803. UVP 33,90 €.

Im Februar 2021 erhielt ein Solaris Urbino der Kasseler Verkehrs- und Versorgungs-GmbH (KVV) eine sogenannte Vollwerbung für den Ausbildungsmarkt der KVV. Das Fahrzeug verkehrt auf der Linie 12 vom Leipziger Platz zur Weserspitz.



Mercedes-Benz eCitaro „SL Stadtverkehr Lübeck“.

Citaro '12 „IVB Innsbrucker Verkehrsbetriebe“ (AT), mit angedeuteter Schutzmaske.

MAN Lion's City 18 E
„VAG Nürnberg“.



Fotos: Kurt Richter

● **77204** Collectors Edition Nr. 120 Solaris Urbino 12 '19 „KVV Kassler Verkehrs- und Versorgungs GmbH“. Aufbau weiß. Front tau-benblau, IA grau. Linie „12 Leipziger Platz“. Wagennummer 012. Kennzeichen „KS-CT 131“. Beiliegende Seitenspiegel und Scheibenwischer. UVP 36,90 €.

Seit dem Fahrplanwechsel 2017 ist das Flensburger Nahverkehrsunternehmen AFAG Geschichte, die Linien wurden voll-

ständig von „aktivBUS“ übernommen. Der 2017 in Dienst gestellte Mercedes-Benz Citaro G mit dem Kennzeichen FL-FB 320 befährt die Linie 11, die an der Haltestelle Twedter Plack beginnt, Endpunkt ist Wei- che-Gartenstadt. Werbung macht der Bus vollflächig für alkoholfreies „Flensburger Radler“. Das plopt.

● **73681** Collectors Edition Nr. 118 Merce- des-Benz Citaro G'15 „AktivBUS Flensburg“. Aufbau weiß mit ganzflächiger Werbung. IA

Collectors Edition Nr. 120:
Solaris Urbino 12 '19
„KVV Kassler Verkehrs- und
Versorgungs GmbH“.

blau. Linie „11 Twedter Plack“. Kennzeichen „FL-FB 320“. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 36,90 €.

Die Buslinie 20 der VAG Nürnberg startet an der Haltestelle Arcaden in Erlangen und fährt mit 22 Zwischenstopps zur Haltestelle Am Wegfeld in Nürnberg. Der hier einge- setzte MAN Lion's City 18 E entstammt dem Baujahr 2021 und trägt das Kennzeichen „N-TX 2131“.

● **76501** MAN Lion's City 18 E „VAG Nürn- berg“. Aufbau rot mit schwarz abgesetzter Fensterpartie und weißem Zierstreifen. Dach schwarz. IA grau. Linie „20 Nürnberg Am Wegfeld“. Wagennummer 231. Beiliegen- de Seitenspiegel und Scheibenwischer. UVP 48,90 €.

Kurt Richter

Das einzige Männer-
magazin, das Mann nicht
verstecken muss!

**Laster
&
Bagger**

Zeitschrift
über Last-
wagen, Bau-
maschinen
und Krane
im Modell

Alle zwei
Monate,
6x im Jahr.

Bestelltelefon:

0041 78 601 74 44

www.lasterundbagger.net



Mehr als **30 000** Modelle auf Lager

tacot.com
SEIT ÜBER 40 JAHREN

tacot - 13, rue du Pont du Péage - 67118 GEISPOLSHIM - FRANKREICH

Busch:
Ford Kuga

Noch im Laufe des Frühjahrs ist aber mit Nachschlägen zu rechnen. Aber so mancher Anbieter wäre froh, das Sortiment 2021 träge endlich im Handel ein. Die ausgefallene Spielwarenmesse macht sich auch in unserem Streifzug bemerkbar – nicht alle Hersteller waren in der Lage, zeitgerecht Abbildungen zur Verfügung zu stellen.

Artitec

Das H0-Modellauto-Produktportfolio von Artitec aus den Niederlanden teilt sich in zwei Bereiche auf: auf der einen Seite Kunststoffmodelle aus Großserienfertigung, auf der anderen nicht rollfähige Kleinserienminiaturen aus Resine, mit Metallätzteilen verfeinert. Letztere werden oft auch in Bausatzform angeboten. In der Abteilung der Kunststoffmodelle erscheinen die DAF-Lastwagen mit der „Kantelcabine“ nun auch in dreiachsiger Ausführung mit Pritschen- und Kofferaufbauten. Dabei finden alle drei Vorbildbaujahre der DAF-Kabine Verwendung. Der bekannte Müllwagen erhält zum ersten Mal die 82er-Kabine. Die Busreihe auf der Basis des CSA1 wird weiter ausgebaut. In insgesamt 36 Varianten kommen Überlandversionen in den Ausführungen von DAF und Leyland, und mit hinteren oder mittleren Ausstiegstüren.

Jeder bleibt sich treu

Überraschungen finden die Modellauto-Sammler bei ihren angestammten Marken. Ansonsten bleiben die Hersteller im 1:87-Bereich ihren Produktstilen treu und sind froh, wenn sich angesichts angespannter Liefersituationen das vorgesehene Neuheitenprogramm umsetzen lässt.

Das Programm der Resine-Miniaturen wird weiter ausgebaut, wobei hier Vorkriegs- und Militärfahrzeuge vorherrschen. Angekündigt sind der Austin 7 und der Adler Trumpf Junior, beide in unterschiedlichen Karosserieformen. Um einen Pritschenanhänger ergänzt wird der Hansa Lloyd Merkur Lastwagen. Es wird ihm auch einzeln in Reichsbahn-Lackierung geben. Nett sind zwei Pkw-Anhänger, einer mit Pritsche von Westfalia, der andere als Alpenkreuzer (Camptourist) Wohnwagenanhänger in zusammengelegter Version. Die Landwirtschaftsfreunde werden mit einer Anbaufeldspritze bedacht. Für deutsche Modell-

autosammler ist besonders der DKW Munga interessant, der auch in zivilen Blaulicht-Versionen erscheinen wird. Frankophile Sammler freuen sich über einen Berliet Hauben-Lkw.

Ergänzend bietet Artitec ein umfangreiches Sortiment an neuem Ladegut an, jetzt auch für Dachbeladungen von Pkws und Kleintransportern. **kr**

Arwico

In der hauseigenen Kollektion von Lkw-Modellen nach Schweizer Vorbildern erscheint der Saurer Frontlenker D290B nun als Berna D290B mit Kofferaufbau, einmal mit der Beschriftung „Coop“, zum anderen

mit „Saurer Berna“. Arwico lässt bei Herpa weitere Einsatzfahrzeuge auflegen: VW T3 Polizei Bern, VW T6 Polizei Tessin, Polizei Schwyz, Seepolizei Schwyz und SBB Feuerwehr. Im Militärprogramm erscheint ein VW T3 Militärbus. **kr**

BoS

Die geplanten Neuheiten von BoS lassen sich, soweit sie momentan feststehen, an einer Hand abzählen. Auf jeden Fall erscheinen ein Binz Krankenwagen auf einem verlängerten Mercedes-Benz G Fahrgestell und eine Unimog U 416 Doka Feuerwehr. Es werden noch weitere Modelle folgen. **kr**

Artitec: Adler Trumpf Junior

Arwico: VW T3
des Schweizer
Militärs.

Brekina

Die Schwarzwälder geben in diesem Jahr richtig Gas, erst recht im Vergleich zu einigen Mitbewerbern. Und auch ohne Präsenz-Spielwarenmesse hält der inzwischen zur Model-Car-World-Gruppe gehörende Hersteller an einer Tradition fest, dass die ersten Neuheiten des Jahres bereits zur und direkt nach der Messe erhältlich sind. Einige der neuen Modelle sind somit bereits bekannt und werden an anderer Stelle vorgestellt, auf diese gehen wir hier nicht mehr ein.

Busse, Lkw und Pkw, das sind die drei Schwerpunktgruppen, denen sich Brekina widmet. Motorsport bleibt außen vor, das Thema Renntransporter findet aktuell keine Fortsetzung. Womit sich Brekina befasst, das ist die Zeitspanne der 50er bis 70er Jahre und so werden im Busbereich auch nur Modelle als Formneuheiten erscheinen, die aus dieser Zeitspanne stammen. Die 1950er Jahre werden gleich von vier Modellen aus drei Ländern repräsentiert: der westdeutsche Büssing D2U als Doppeldecker, der IFA H6B als Vertreter des DDR-Fahrzeugbaus sowie der 1954 debütierte Fiat 306/3 Interurbano. Und als Vierter im Bunde zählt der Borgward B O4000 auch noch zu den Vertretern der 50er Jahre. Hier hat Brekina ein Vorbild ausgesucht, das schon vielfach in anderen Maßstäben realisiert worden ist, in 1:43 und sogar im exotischen Maßstab 1:72 im Rahmen einer Kollektion. Nun können sich auch die 1:87-Sammler an diesem nostalgischen Fahrzeug für kleine Reisegesellschaften erfreuen – er wird nicht nur für Insel-Rundfahrten Verwendung finden.

Die Bustypen Mercedes-Benz O302 mit 11 und 13 Sitzreihen als Nahverkehrs- und Überlandbus sowie Setra S 140 Es und S 150 H vertreten dann die Zeitspanne



Brekina kündigt Verstärkung in den Busflotten der 1950er bis 1980er Jahre an (zeilenweise von links): Borgward B O4000, hier für die Insel-Rundfahrt unterwegs; ferner IFA H6, Fiat 306-3, Mercedes-Benz O 302 „Krombacher“, Setra S150 H und S140 H sowie O 302 „Wertkauf“.

ab Mitte der 1960er bis in die 1980er Jahre. Ein ambitioniertes Omnibus-Programm mit interessanten Fahrzeugen, das sehr viele Freunde unter den Bus-Sammlern finden dürfte.

Im Lkw-Bereich hat Brekina seine Liebe zu den Kippfahrzeugen auf Hauberfahrgestel-

len entdeckt. Da steckt noch reichlich Stoff in der Ahnengalerie der Lkw-Kipper, man denke da nur an die Serie der Golden Oldies im Maßstab 1:50. Brekina hat sich für den Start vier sehr unterschiedliche Hauber ausgesucht. Highlight ist sicher der Büssing Commodo-

re SAK, der schon in vier Varianten lieferbar ist. Ebenfalls in vier Farben erscheinen Mercedes-Benz LAK 2624 und MAN 26.260 DHAK Hauber, beide mit einem Meiller Kippaufbau, die allerdings nicht kippbar sind. Ergänzt wird die Kipperparade mit einem Volvo N10/12 Intercooler, der eine typische skandinavische Kippmulde erhält.

Weit fortgeschritten sind die Entwicklungen weiterer Nutzfahrzeug-Modelle, so des Magirus 235 D TE als zwei- und dreiaxlige Zugmaschine sowie des IFA W50 als Sattelzugmaschine mit neuem Auflieger oder mit Kurzpritsche. Im Kleintransporterbereich kündigt Brekina einen Mercedes-Benz



Brekina: IFA W50 Sattelzug

Brekina: Büssing Commodore SAK „Schwarz-Bau“, IFA W50 Pritsche



Brekina: L 608 D Abschleppwagen





Mercedes-Benz L 307 Doka und
LAK 2624 Kipper, Magirus D-Szm
2- und 3-achsig, Volvo N10 Kipper



Brekina: US-Sattelzugmaschinen Peterbilt 281 und GMC General mit Kabine

L 608 Abschleppwagen sowie den 207 mit Doppelkabine und Pritsche an, ein hochwillkommenes Modell. Auch die Blaulichtfreunde werden nicht ausgelassen, auf der Basis des MAN 450 Hauber ergänzt ein HA-LF von Ziegler die Fahrzeuge in der Miniaturfeuerwache. Die Drehleitern auf den Opel Blitz und Mercedes-Benz L 319-Fahrgestellen sind nicht vergessen.

Bald ausgeliefert wird der Fiat 128, ein viertüriger Klein-

wagen, der über die reinen 70er Jahre hinausgeht, im traditionellen Stufenheck-Design mit Kofferraum. Die kleine Limousine wird von Brekina im Bereich des Kühlergrills noch überarbeitet, unsere Abbildung zeigt also nicht den zu erwartenden Auslieferungszustand.

Vollkommen überraschend kommt der 3er BMW der ersten Generation, der eigentlich auch bei PCX87 hätte erscheinen können. Aber Brekina reklamiert die Mitte der 70er Jahre, als der erste 3er BMW (E21) debütierte, ganz für sich. Das Graumuster lässt bereits die Doppelleuchten der stärkeren Bautypen erkennen – die machen natürlich mehr her als der

einzelne, große Scheinwerfer der kleineren Motorisierungen.

Aus England beziehungsweise den USA stammen die Vorbilder weiterer Klassiker unter den Welt-Fahrzeugen. Zu erwarten sind ein Aston Martin DB5 (James Bond), Cadillac Eldorado Convertible 1976, Chevrolet Caprice 1987 und ein Ford Mustang Fastback 1968. Die extrem erfolgreiche Reihe der US-Zugmaschinen wird um Kabinen von GMC General und Peterbilt 281 erweitert.

Neben diesen Formneuheiten wird es natürlich auch eine Vielzahl an Farb- und Beschriftungsvarianten geben, die interessantesten stellen wir im Jahresverlauf vor. **kr**



Brekina: Fiat 128
für die Carabinieri
und Graumuster



Brekina: Aston Martin DB5,
Chevrolet Caprice 1987 (unten)



Brekina: BMW 3er E21,
Ford Mustang 1968 (unten)



Brekina: Cadillac Eldorado
Convertible 1976, Plymouth Fury 1958 (unten)



Busch

Mit dem Kuga stellte Ford sein erstes europäisches SUV-Modell vor. Ende 2016 spendierte Ford seinem Kuga ein Facelift, und diese zweite Modellgeneration kam Anfang 2017 auf den Markt, wahlweise erhältlich auch in der luxuriösen Vignale-Variante und in der sportlichen ST-Ausführung. Für eine Modellumsetzung hat sich Busch besagtes 2017er Facelift als Haupt-Formneuheit im Pkw-Segment ausgesucht. Mit dieser Formneuheit soll auch die „Aktion für krebserkrankte Kinder“ unterstützt werden, eine jährliche Benefizaktion von Busch. Je ein Unikat des neuen Kuga-Modells in Pink und in Marmor Grün werden bei eBay versteigert, der erzielte Erlös kommt der Deutschen Leukämie-Forschungs-Hilfe – Aktion für krebserkrankte Kinder – in Mannheim zugute (www.krebserkrankte-kinder.de). Mehr dazu auf der Busch-Website unter „Aktuelles“.

Als Formneuheit tritt auch der Ovali-Käfer mit geöffnetem faltverdeck an. Busch gibt als Vorbildbaujahr 1951 an, VW indes baute den ersten Ovali 1953 – der wird wohl gemeint sein. Ansonsten bestimmen



Busch: Neue landwirtschaftliche Anhänger, Mercedes-Löschfahrzeug als Bausatz, Ford Ranger „Bundespolizei“ als Stellvertreter für viele neue Druckvarianten, Formneuheit „Ovali“-Käfer mit Faltdach



viele Farbvarianten das Lieferprogramm 2022.

Im Bereich der DDR-Landwirtschaft werden bereits zwei Formneuheiten ausgeliefert, und zwar der Tandemachsen-Hochbord-Pritschenanhänger T088 mit Heckklappe, erhältlich in Blau und Grün, sowie der Einachsanhänger HL10.00 mit Wasserfass, wie er als Viehtränke diente. Zu erwarten ist im Laufe des Jahres ein weiterer Belarus-Traktor mit geschlossener Kabine, ein Fast-Oldtimer aus den 70er Jahren. Busch will dazu sowie zu weiteren Neuheiten im Laufe des April den Schleier lüften. **gil**

Ford F-500 mit Tankauflieger für Gulf Gasoline und Texaco; 1941–1946 Chevrolet mit Getränkeaufbau für „Coca-Cola“ im klassischen Gelb sowie für „Cool-AID Beverages“; 1974 Buick Estate Wagon in zwei neue Woody-Ausführungen: Dunkelgrün und Mittelbraun („Bittersweet“); 1973 Chevrolet C-10 Cheyenne Pickup: Hawaiian Blue, Midnight Black und Tangier Orange. Zu guter Letzt sei noch auf den International R-190 mit Flatbed hingewiesen, welcher in zwei Varianten angekündigt wurde: „KowKare Crates“ und in Rot, beladen mit Fässern. **schw**



Busch: Der Ford Kuga ist die Hauptneuheit bei Busch und stellt auch das „Messemodell“.

Classic Metal Works

Bei Classic Metal Works – genauer gesagt Round2 – gibt es in diesem Jahr offiziell keine Formneuheiten. Bis einschließlich Mitte 2021 konnte man noch bei M & D International Aktuelles von CMW erfahren. Doch vor kurzem wurden die Modelle von Classic Metal Works dort aus dem Programm genommen. Round2 selbst informiert nur über sehr wenige ältere Modelle, die wahrscheinlich noch aus Lagerbeständen erhältlich sind. Lediglich ein großer Internetstore hat noch einige Farbvarianten bekannter Modelle gelistet, die 2021/2022 erscheinen (sollen).

Neue Druckvarianten sind für folgende Modelle angedacht: 1955 Chevrolet Cameo Pickup Truck (schwarz mit roten B-Holm, hellelfenbein mit rotem B-Holm und rot mit B-Holm in Hellelfenbein);

Herpa

Die Dietenhofener Formenbauer von Herpa setzen wie gewohnt überwiegend auf aktuelle Vorbilder. Vom schon lange angekündigten Mercedes-Benz EQS, Vorbild ist die elektrische S-Klasse, ist endlich einmal ein Muster existent, das große Vorfreude auf die endgültige Fassung in AMG-Line-Optik weckt. Der große Bruder brilliert mit modernster E-Technik, Luxus und Power. Dazu kommen ein über die gesamte Breite der Instrumententafel reichendes, unter Glas liegendes Display namens „MBUX Hyperscreen“ mit Head Up-Display, sowie

einem sogenannten Interieur-Assistenten für die Insassen auf den Vordersitzen, der auf Bewegungen reagiert und diese sofort umsetzt; also zum Beispiel die Sitze verstellt oder das Innenlicht anmacht.

Weitere Neuheiten nach Vorbildern von Mercedes-Benz sind die neuen Miniaturen der C-Lasse als Limousine und als Kombi. Mit der H0-Miniatur des Opel Corsa F der neuesten Generation ist Herpa wohl die Überraschung des Jahres gelungen, denn seit gefühlt einhundert Jahren gab es kein Opel Pkw-Modell als Neuerscheinung im Modellauto-Kosmos des Maßstabs 1:87. General Motors war an H0-Modellen nicht interessiert, seit der Übernahme durch PSA und nun Stellantis hat sich hier

die Situation verändert. Die Dietenhofener werden beide Corsa, also sowohl Benziner als auch die e-Corsa-Variante, miniaturisieren.

Im Lkw-Bereich erscheint der neu entwickelte MAN TGL. Und auch skandinavische Roadtrain-Modells, bei denen praktisch alles neu konstruiert wird, kommen auf den Markt, wahrscheinlich aber erst in der zweiten Jahreshälfte. Ebenso wird ein neuer Koffer-Lkw für die Feuerwehr-Einsatzleitung auf Basis des ebenfalls neuen MAN TGL entwickelt und für Freunde von Baufahrzeugen ist der neu konstruierte Zweischalengreifer hochinteressant, der statt eines Ladekrans auf den Kippern installiert werden kann. Auf den Miniatur-Baustellen wird bald der neue Lieb-

Herpa: Hamburger Brückentransport fürs Miniatur-Wunderland





PCX87: Seagrave Marauder II & KME Severe Services FDNY Engine (links) und Ferrara Ultra Rearmount Ladder FDNY

herr-Mobilbagger A 920 Litonic seinen Einzugs halten und das Zubehör wird mit interessanten Artikeln ergänzt, wie foto-geätzten Steinschlaggittern sowie dem neuen, blau-transparentem Hänsch DBS 5000 Warnlichtbalken.

Die März/April-Neuheiten 2022 beinhalten ein Highlight, den Mercedes-Benz Actros LH Schwerlast-Sattelzug mit Brücke „Seeland Transporte Miniatur-Wunderland“. Hinter dem ellenlangen Namen verbirgt sich eine topp Miniatur, ein MB Actros 08 SLT mit Teletrailer und einer darauf verlasteten Brücke. In der Realität passierte das 2020, als zwei Gebäude in der historischen Hamburger Speicherstadt durch eine 25 Meter lange, 36 Tonnen schwere und verglaste Fußgängerbrücke miteinander verbunden wurden. Im Einsatz waren ein 750-Tonnen-Mobilkran, den Transport der Brücke von Nordhessen nach Hamburg übernahm die auf Schwertransporte spezialisierte Firma Seeland. Auftraggeber und Bauherr war das weltweit bekannte Miniatur Wunderland, mittlerweile, trotz Hafen, Kiez oder Elbphilharmonie, Publikumsmagnet Nummer Eins in der Hansestadt. Durch den „Brückenschlag“ ins neue Gebäude wurde weiterer Raum auf gut 3500 Quadratmetern geschaffen, in der neue Welten entstehen sollen. **kr/car**

Kibri

2022 ist das Jahr der Wiederauflagen bekannter Bausätze, darunter ein Windkraftanlagen-Transport, bestehend aus einem Windrad, aufgeteilt auf zwei Sattelzüge: MB Actros mit Scheuerle Tiefbettaufleger und MB SK mit Scheuerle-Plattformtieflader. Ergänzt werden die „Neuheiten“ durch einen Bundeswehr Liebherr-Mobilkran LTM 1050/3 (Bausatz). **schw**

PCX87: Als Graumuster im Pkw-Bereich haben schon Gestalt angenommen: Volvo 343 und VW Golf II GTI 1990...



... sowie Chevrolet Corvette C4 und Ford Sierra Turnier 1987, alles Formneuheiten im Sortiment von PCX87.

Minichamps

Minichamps hat für 2022 keine Neuheiten angekündigt, ab Sommer sollen die für 2021 angekündigten Modelle nach und nach ausgeliefert werden. **kr**

Oxford Diecast

Nachdem nun Oxford Teil der Hornby-Gruppe geworden ist, bleibt abzuwarten, wie es mit dem Programm weitergehen wird. Für 2022 sind außer vielen Farbvarianten auch einige Formneuheiten angekündigt: 1942 Chrysler T & C Woody Wagon, 1948 Dodge B-1B Pick Up, 1959 Imperial Crown 2 Door. Für folgende Modelle sind neue Farben angekündigt: 1956 Ford Thunderbird in Gray Metallic und Verdeck in Raven Black, 1959 Pontiac Bonneville Coupé in Mandalay Red Coupé, 1949 Oldsmobile Rocket 88 Coupé im Design von Overseas Motors, 1965 Ford Mustang in Ivy Green, Mobile Trailer (Verkaufshänger) „M Manze Jellied Eels“, 1946-48 Desoto Suburban in Butterfly Blue mit Dach in Crystal Gray, 1957 Dodge D100 Pick Up in Omaha Orange/Jewel Black, 1969 Dodge Charger Daytona in Bright Blue, 1968 Dodge Charger in Yellow/black, 1965 Chevrolet Stepside Pick Up in Yellow und 1957 Chevrolet Nomad in Colonial Cream/Onyx Black. Das

alles liest sich zum Teil wie 2021. Da sich wegen der Pandemie und durch die Übernahme von Hornby nicht viel bewegt hat, bleibt zu hoffen, dass auch diese Modelle noch in 2022 endlich ihren Weg in den Handel finden werden. **schw**

PCX87

Bei PCX87 stehen noch einige interessante Pkw-Miniaturen an der Startlinie, die in naher Zukunft zu den Sammlern fahren werden. Als Graumuster vorgestellt wurden folgende Neuheiten: Autobianchi A 112, Chevrolet Corvette C4, Ford Sierra Turnier (letzte Version), Volvo 343 und VW Golf II GTI. Und auch die Freunde hochaktueller Supercars dürfen sich angesprochen fühlen, fahren mit dem Aston Martin DBS Superleggera (2018) und der Corvette C8 (2020) zwei Super-

car-Miniaturen in die 1:87-Garage, die sonst eher die 1:18-Vitrinen schmücken. **kr**

Preiser

Preiser kündigt zwei Figurensets mit automobilen Bezug an: Pizza Lieferdienst und Schornsteinfeger, jeweils mit einem VW Caddy von Rietze. Von den ehemaligen Epoche-Modellen ist weit und breit nichts in Sicht, aber das ist bei Preiser keine Überraschung. **kr**

SAI

Aus dem Elsass kommt ein neuer kleiner Löwe. Vorbild ist der Peugeot 204 von 1968, die erste frontgetriebene und mit Scheibenbremsen ausgerüstete Familienlimousine von Peugeot, unterhalb des konventionell angetriebenen 404 angesiedelt. In den ersten Jah-



SAI: Der Peugeot 204 spielt die Hauptrolle bei den Franzosen, und natürlich erscheint auch eine Dekorationsvariante zur Tour de France.

ren seiner Produktion war der 204 das meistverkaufte Auto in Frankreich, und so verwundert es nicht, das SAI den 204 breit in den Fokus seines 22er-Neuheitenprogramms stellt. Vier originale Serienfarben sind für den Anfang vorgesehen, ferner werden Varianten als Fahrschulwagen, Taxi und Hochzeitsauto entwickelt. Auch als Begleitfahrzeug zur „Tour de France“ darf der 204 mitfahren, wozu ein passender Dachträger zum Transport von Fahrrädern entwickelt wurde. Der kleine Löwe wird dazu als Fahrzeug der wichtigsten Teams der frühen 70er Jahre auftreten.

Damit ist auch schon das Stichwort für ein wichtiges Zubehör gegeben: Dachträger und das Gepäck dazu. Diese Teile werden als Bausätze sowie montiert an Fahrzeugen angeboten und sollen Erinnerungen an nostalgische Urlaubs-Fernreisen wecken. Passende Lederkoffer sind auch einzeln erhältlich, voraussichtlich ab Ende März. Im April stattet SAI die Dioramenbauer mit neuen Metallfiguren aus, sowohl Passagiere als auch Mechaniker. Und in der „Collection routes de France“ werden Hinweistafeln von Flüssen, Ortschaften und Pariser Denkmälern aufgelegt, darunter die berühmten Michelin-Eckpfosten mit vierseitigen Markierungen. **gil**

Schuco

Bei den Formneuheiten gibt es einige Überraschungen und man schließt nun auch die Lücke in der Reihe der VW Transporter mit dem T4 in den Versionen Caravelle und Caravelle Camper mit geschlossenem und geöffnetem California-Dach. Gute Bekannte aus den größeren Maßstäben des Schuco-Programms werden jetzt auch in 1:87 realisiert: BMW 2002 in zwei Farben (Orange und Dunkelgrün) und Merce-



SAI: In der „Collection routes de France“ werden Hinweistafeln von Flüssen, Ortschaften und Pariser Denkmälern aufgelegt, hier zur Nationalstraße N7.



SAI: Der Peugeot 204 von 1968 kommt auch als Taxi, und in hellem Blau ist er ganz zivil unterwegs.

des-Renntransporter in Farben von Porsche- und BMW-Teams. Auch zwei Lkw-Urgesteine sind angekündigt: Mercedes-Benz L3500 Pritsche/Plane sowie der Kaelble K632 mit Plane (aber ohne Culemeyer).

Der aus dem Military-Programm bekannte GD 250 Wolf Sanka wird nun auch teils im zivilen Bereich Einsätze fahren dürfen, als Krankenwagen (DRK Schwerin) und für die Bundeswehr-Feuerwehr. Die Realisierung der Mercedes-Benz 280E und des 280 TE als Formneuheiten 2021 lässt zwar noch auf sich warten, doch für 2022

sind schon die ersten Einsatzfahrzeuge von Polizei und Feuerwehr angekündigt. Der Mercedes-Benz L319 tritt als Abschleppwagen in Aktion. Eine auffällige Formneuheit dürfte der VW T1 mit Spezialpritsche sein, ein übergroßer Glaskasten über einer Modellbahnanlage, nur bei MHI-Händlern zu

erhalten. Bei den Traktoren gibt es neben einer neuen Doppelbereifung beim ICH 1455 XL zwei Varianten des JD 4955 und des MB-tracs.

Hinsichtlich der in 2022 angedachten Design-Farbwechsel konzentrieren diese sich hauptsächlich auf die im Sortiment vorhandenen Porsche-

Schuco: Mercedes O317 Renntransporter „Porsche“, BMW 2002, Bundeswehr-Einsatzleitung auf Wolf-Basis und Traktor IHC 1455 XL





Schuco: Mercedes L 319 als Abschleppwagen, VW T4 Caravelle als Campingbus (auch mit geschlossenem Dach) sowie als Bus. Für Schwertransporte steht die Kaelble Zugmaschine K632 mit kurzer Lastpritsche bereit, während der L3500 Ersatzteile für Mercedes-Benz befördert.

und VW-Modelle, sowie auf Citroën 2 CV, BMW Isetta und Land Rover 88. Für den Motorsport sind drei neue Varianten vorgesehen: BMW 3.0 CSL in Jägermeister, MB 300 SEL in 27h Spa 1971 und Porsche 935 Martini Racing LM 1976.

In der Military-Sparte ist insbesondere der neue Unimog U5023 mit Funkkoffer und Wechsellastpritsche hervorzuheben. Der MAN 630 L2AE erhält zwei fest installierten Treibstofftanks für die Ladefläche und auch der noch ausstehende Mercedes-Benz 230 E fungiert bald als Dienstfahrzeug für Divisionskommandeure. Der VW 181 Kurier bekommt eine neue Bestimmung als „Feldjäger“ und der MB G-Klasse Wolf LWB wird Einsatzfahrzeug der „Military Police“. **schw**

Wiking

Wer auf die Februar-Neuheiten von Wiking gewartet hat, muss sich gedulden. Die Lüdenscheider gaben eine Pressemitteilung heraus, wonach es „wegen lieferbedingter Einschränkungen als Auswirkung der Pandemie [...] eine kombinierte Auslieferung Februar/April 2022 geben“ wird. „Sämtliche für Februar vorgesehenen Modelle kommen im Fachhandel zur Auslieferung und werden, beginnend mit der Auslieferung April, über das weitere Jahr verteilt. Auf diese Weise brauchen Wiking-Freunde auf keines der bereits in Arbeit befindlichen Modelle zu verzichten“, heißt es in der Mitteilung.

Somit dürfte die noch ausstehende 2021er Neuheit, die Faun 610/36 Schwerlastzugmaschine, im April auf den Markt kommen, zumal Wiking schon



das Foto eines fast fertigen Modells zeigte. Eine Neuaufgabe der 3S-Selbstbaugarage ist ebenfalls für das Frühjahr zu erwarten, allerdings nicht im Doppelpack, sondern als Einzelmodell.

Für dieses Modelljahr dürfen sich die Wiking-Sammler auf viele interessante Neuheiten freuen, die neben sinnvollen Ergänzungen des bestehenden Sortiments auch einige Neuentwicklungen umfassen. Wiking hofft, die ersten Neuheiten – wie geplant – bereits im April ausliefern zu können, sofern die Pandemie bedingten Rohstoff- und Lieferkettenprobleme sich wieder beruhigen.

Eine sehr sinnvolle Ergänzung des Pkw-Sortiments stellt der Opel Manta B dar, der als Basis für unzählige Ausführungsvarianten dienen kann. Die Modellausführung wird zeitgemäß mit eingesetzten Scheinwerfern und einem richtigen Lenkrad umgesetzt. Der Mercedes-Benz G mit kurzem Radstand war schon zu Friedrich Peltzers Zeiten geplant, wurde aber nie realisiert. Das holt Wiking jetzt nach. Der Miniaturgeländewagen bietet Spielraum für Varianten (einteilige Hecktür mit Reserverad, zweiteilige Hecktür), die Grundgestaltung orientiert sich am Modell mit langem Radstand.

Kurz nach der Ankündigung sorgte diese Neuheit bereits für heftige Diskussionen in den Modellautoforen. Man nehme eine Karosserie des Auto Union 1000 Coupé, schneide das Dach ab und lackiert das Ganze neu, um die Schnittkanten zu kaschieren. Als Inneneinrichtung dient die vom VW Käfer, von dessen Cabrio auch das Verdeck stammt. Die Windschutzscheibe steuert ein Mercedes-Benz 220 S Cabrio zu, und fertig ist das Auto Union 1000 S Cabrio (bei Wiking DKW 1000S Cabrio). Das gab es zwar beim Vorbild nicht ab Werk, aber sehr wohl als private Umbauten. Nach einigen „Bastel“-Versuchen kann Wiking nun ein Prototypmodell zeigen, das wirklich sehr gut aussieht. Es soll im April erscheinen und eine besondere Lackierung tragen. Lassen wir uns überraschen.

Bisher fuhren die Tempo Matador Pritschenwagen oben ohne. Damit ist jetzt Schluss. Sowohl Hoch- wie auch Tieflader erhalten passende Planen.



Wiking: Claas Mährescher mit TerraTrac-Fahrwerk



Wiking: Klassischer Kofferaufleger in zweiachsiger Ausführung

Wiking: Der Fendt 1050 Vario erhält eine neue Inneneinrichtung und einen neuen Auspuff.



Wiking: Ob Auto Union oder DKW, der 1000 S fährt als Cabrio vor.



Die einzige Lkw-Neuheit von Wiking ist der Scania L 111 als Sattelzugmaschine in der letzten Bauform. Damit gibt es keine Überschneidungen zu vorhandenen Modellen dieses Typs. Die Ausführung zeigt sich in der bekannten Wiking-Formsprache, der Maßstab ist nicht exakt 1:87, um das Modell vor den vorhandenen und neuen (siehe unten) Aufliegern einsetzen zu können. Das zweiteilige Fahrerhaus lässt zweifarbige Lackierungen zu, mögliche Vorbildfahrzeuge sind zuhauf vorhanden. Auch das „ASG“-Dachschild wird zum Einsatz kommen.

Wiking weitet sein Programm an historischen Aufliegern um drei neue Modelle aus. In Anlehnung an den klassischen Einachskofferauflieger (51g) plant Wiking eine zweiachsige Ausführung, die schon lange fehlte. Eine mehrfarbige Gestaltung wird auch hier möglich sein, da die Form dreiteilig angelegt wird. Auch eine seitliche Tür ist optional möglich.

Nur in Silber war der mit seitlichen Sicken versehene Kofferauflieger 52g erhältlich.

Da er später immer wieder umgebaut wurde, ist die ursprüngliche Form nicht mehr vorhanden. Aber es gibt ihn jetzt wieder neu, wieder mit Sicken, mit oder ohne Kühlaggregat, mit oder ohne seitliche Tür, und mit oder ohne Unterfahrschutz.

Ein neuer Hinterkippauflieger erweitert die Vielfalt auf der Baustelle. Nach einem Vorbild von Blumhardt bringt Wiking einen Auflieger mit einer Dreiseiten-Kipperbrücke. An der Stirnwand des Prototypen sind die Hebel zum Entriegeln



der Seitenwände bereits zu erkennen. Ein sehr interessantes Modell, auch wenn die Seitenkippfunktion nicht gegeben ist, da das Fahrgestell vom Modell 677 übernommen wird. Der neue Auflieger passt zu nahezu allen klassischen Wiking Zugmaschinen.

Das Flughafenlöschfahrzeug Rosenbauer Panther wird wie sein 1:43-Pendant mit einem

voll beweglichen HRET-Lösch-arm ausgestattet.

Topaktuell ist der neue Claas Trion Mährescher mit Räder- und TerraTrac-Fahrwerk. Das Convio 1080 Schneidewerk wird an das neue Modell angepasst. Die Fendt Schlepper 942 Vario und 1050 Vario werden dem Vorbild entsprechend facegeliftet (neue Inneneinrichtung, neuer Auspuff, neue Drucke). **kr**

Wiking: Den Kofferauflieger mit gesickten Seitenwänden wird es mit und ohne das Kühlaggregat sowie mit und ohne Seitentüre geben.



Wiking: Ein neuer zweiachsiger Kippauflieger zieht die großen Baustellen.



Wiking: Der Rosenbauer Panther wird mit einem voll beweglichen HRET-Lösch-arm ausgestattet.



Wiking: Einzige Lkw-Neuheit ist der Scania L 111 als Sattelzugmaschine

Damit der Gabelstapler auch zum Clark-Händler oder zum Einsatzort kommt, dafür sorgt die Mercedes-Benz LPS 334 Pullman Schwerlastzugmaschine mit Tiefladeanhänger „Ruhr Intrans/Clark“.



Schleppen und heben

Den Anfang in der Wiking-Serie in diesem Jahr machen drei Nachzügler des Dezember. Neben dem Mercedes-Benz Pullman Tiefladezug stehen jetzt auch die beiden Formneuheiten, der Normag Faktor I Traktor und der Clark Gabelstapler, im Fachhandel.

Sowohl der Normag Faktor I als auch der Clark Gabelstapler wurden in den 50er Jahren von Wiking verkleinert, damals als Werbemodelle in den größeren Maßstäben 1:50 (Normag) und 1:25 (Clark). Um die Jahrtausendwende erfuhren beide Miniaturen eine Wiederauflage aus den historischen Formen. So reaktivierte Wi-

king 1999 den Normag aus Stahlformen als Silberling mit Mähbalken und Pflug – Caramini hat über den Normag in der Ausgabe 9/2021 ausführlich berichtet, über den Clark Gabelstapler in Heft 11/2021. Die beiden jetzt erhältlichen neuen Modelle orientieren sich in ihrer Gestaltung an den großen Modell-Vorbildern von Wiking, sind aber keineswegs nur herunter gezikelt, sondern eigenständige Neukonstruktionen.

Mit dem Normag Traktor I erweitert Wiking sein umfangreiches Angebot an klassischen Schleppern um ein weiteres interessantes Landwirtschaftsmodell. Die Motorhaube stellt ein separates Bauteil dar,

das auf den Grundkörper mit Fahrgestell, Motorblock und Kotflügel gesteckt wird. Dies unterscheidet den Normag von den historischen Wiking-Traktormodellen. Sitz und Lenkrad sind auf dem Fahrgestell eingeklebt, das gab es bereits früher. Die Vorderachse ist pendelnd gelagert und kann somit kleine Unebenheiten ausgleichen. Die feine Bedruckung der Front vervollständigt den guten Gesamteindruck. Entsprechende Aussparungen zeigen, dass das Modell zur Aufnahme des Mähwerks vorgesehen ist.

0398 01 Normag Faktor I Traktor. Aufbau, Kotflügel und Sitz resedagrün. Lenkrad schwarz. Felgen rot. UVP 13,99 €.

Der Normag trägt keine grauen Räder mehr, und seine Motorhaube ist aufgesteckt – das unterscheidet ihn von anderen historischen Wiking-Treckern.



Fotos:
Kurt Richter

RANDNOTIZ

Metall-Gabelstapler schon seit 1949

Der neue Clark Carloader Gabelstapler in H0 hat einen großen Bruder im Wiking-Programm im Maßstab 1:25. Dessen Werkzeugbau und Geschichte wird in *Caramini* 11/2021 ausführlich dargestellt. Dabei wird erwähnt, dass Ziss/Wittek 1971 den ersten Miniaturgabelstapler aus Zinkdruckguss herstellten, ein O&K-Vorbild. Das trifft insoweit zu, wenn man sich rein auf deutsche Industriemodelle beschränkt und die Aussage für die Wiking-Geschichte interpretiert. Aber in den Programmen internationaler Spielzeughersteller gab es sehr wohl schon lange vor 1971 Gabelstaplermodelle, die aus Zinkdruckguss gefertigt wurden.

Das populärste Beispiel ist der Coventry-Climax Gabelstapler von Dinky Toys England, der bereits 1949 erschien (und somit drei Jahre vor dem Wiking-Industriemodell 1952) und bis 1970 toujours im Dinky-Programm blieb, bis er von einem moderneren Typ abgelöst wurde. Ebenfalls ein früher Gabelstapler aus Metall kam von Tekno, ein amerikanischer Hyster H80 in den 60er Jahren, und aus dieser Zeit sind auch der Linde-Stapler von Gama, der Toyota-Stapler von Diapet und der Stapler von CKO-Kellermann aus Blech. Ebenfalls frühe Gabelstapler-Modelle aus Zinkspritzguss kamen von Gescha (Caterpillar) und NZG (Orenstein & Koppel V25). Und das sind nur wenige Beispiele. **afs**



Coventry-Climax hatte ein sehr polarisierendes Programm: Dort wurden Gabelstapler und Rennwagen gebaut. Wohl die erste Miniatur eines Gabelstaplers im heutigen Sinne ist das Dinky-Modell Nummer 14C von 1949 mit seinem typischen, etwas zu klein und etwas zu steif geratenen Fahrer.



Der Grundaufbau des neuen Clark-Staplers ähnelt dem ME-Stapler von 1958. Doch er zeigt mehr Details, und rollt auf vorbildlichen Rädern.

Auch der Clark Gabelstapler ist keine minutiös bis ins kleinste Detail nachgebildete Verkleinerung des 1:25-Modells, sondern in Anlehnung an das Großmodell entwickelt worden. Dabei orientiert sich der putzige Lastenheber am ersten Gabelstapler von Wiking und führt dessen Tradition fort. Grundaufbau, Hydraulikhubmast, Gabeln, Lenkrad, alles gleich dem ME-Gabelstapler von 1958. Nur mit dem Unterschied, dass der Sitz jetzt ein separates Bauteil darstellt. Das Lenkrad stammt aus einer neuen Form und zeigt eine angesetzte Bedienkonsole. Wiking hat für das H0-Modell die farbliche Gestaltung der Neuauflage des 1:25-Pendants übernommen, blassgrün mit weißem Zierstreifen und zinkgelben Felgen. Eine rote Version in den Clark-Hausfarben wird sicher folgen.

● **1171 01** Clark Gabelstapler. Aufbau, FG, Hubmast und Gabeln blassgrün. Sitz und Lenkrad mit Konsole schwarz. Felgen zinkgelb. UVP 11,99 €.

Der Mercedes-Benz Pullman Tiefladezug ist für die Firma „Ruhr Intrans“ unterwegs. Auf dem Fahrerhaus ist zusätzlich „Clark“ aufgedruckt. Ruhr Intrans aus Mülheim an der Ruhr produzierte ab 1952 die Clark Gabelstapler in Lizenz, deshalb ist auch der Tiefladezug in den damaligen Clark-Hausfarben gehalten. Auf dem Anhänger wurden die neuen Gabelstapler zu den Kunden transportiert. Die Clark Material Handling Company (zunächst Clark Tractor Company) produziert seit 1919 Flurfördergeräte mit Verbrennungsmotor, den „Tractor“. Im Jahr 1924 wurde der erste Gabelstapler der Welt vorgestellt. Heute ist Clark ein Bestandteil der südkoreanischen Young An Hat Company, einem Mischkonzern.

● **0490 02** Mercedes-Benz LPS 334 Pullman Schwerlastzugmaschine mit Tiefladeanhänger „Ruhr Intrans/Clark“. Alle Hauptbauteile und Felgen korallenrot. IA dunkelgrau. Seilwinde und Sattelplatte silbern. UVP 23,99 €.

Kurt Richter





Ein Raumfahrzeug, aber eines für das Reisen auf Erden: Wohnmobil Orion II, dessen technische Basis der Mercedes-Benz L 206 D ist. BoS hat die ungewöhnliche Form bestens umgesetzt.

Erd-Raumschiff Orion

Echte Exoten stehen im Fokus unserer Präsentation der Neuheiten im H0-Maßstab von BoS. Zwei ungewöhnliche Wohnmobile, zwei gepanzerte Polizeifahrzeuge und eine Staatskarosse aus dem Reich der Mitte sind die Hauptdarsteller.

Es sieht aus wie das legendäre Raumschiff Orion, und es heißt auch genauso. Der erste Prototyp eines Wohnmobil mit diesem Markennamen erblickte 1968 das Licht der Welt, gebaut von der Fa. Schäfer aus Detmold und als Amphibienfahrzeug konzipiert. Die Basis stammte von einem VW Bulli. Nach einem Brand, der die Tischlerei und die Formen des ersten Serienfahrzeugs Orion I zerstörte, begann mit der tatkräftigen Unterstützung der Belegschaft der Wiederaufbau. Ab 1975 kam der Orion II auf den Markt, wieder mit einer GFK-Karosserie und angetrieben von einem Mercedes-Benz L 206 (ex-Hanomag). 60 PS, 10 Liter Diesel auf 100 Kilometer, zu-

lässiges Gesamtgewicht von 2,8 Tonnen, das sind einige Daten des außergewöhnlichen Fahrzeugs. Heute gibt es eine aktive Fangemeinde der Orion-Wohnmobile, die mit ihren Fahrzeugen durchaus beachtliche Reisen unternehmen. Dank BoS können jetzt auch die Modellautosammler den Orion II in ihre Wohnmobil-Modellsammlungen stellen, und er wird hier sicher durch seine ungewöhnliche Form herausstechen. BoS bietet den Orion II in zwei Farbvarianten an, die kurz hintereinander auf den Markt gebracht wurden.

Thyssen UR-416 Sonderfahrzeug „Polizei“ auf Unimog-Basis

● **BOS87781** Mercedes-Benz L 206 D Wohnmobil Orion II, Bj. 1975. Aufbau cremefarben mit rotem Zierstreifen. IA hellelfenbein. Resine-Fertigmodell. UVP 34,95 €.

● **BOS87780** Mercedes-Benz L 206 D Wohnmobil Orion II, Bj. 1975. Aufbau oben weiß, unten hellblau. IA schwarz. Resine-Fertigmodell. UVP 34,95 €.

Zwischen 1969 und 1989 lieferte Rhein Stahl 816 Einheiten des Sonderfahrzeugs UR-416 an deutsche und ausländische Polizei-Spezialeinheiten. Die Grundlage bildete





Land Rover Defender
Tangi „Police Northern Ireland“



○ **BOS87810** Land Rover Defender Tangi „Police Northern Ireland“, Bj. 1986. Karosserie grau. IA schwarz. Dach mit einem blau-transparenten Warnlicht und zwei Suchscheinwerfern. Rote Seitenbeschriftung „Crimestoppers 0800 555111“. Resine-Fertigmodell mit Ätzteilen. UVP 26,95 €

der Unimog U 416 mit einem Radstand von 2900 mm. Das Sonderfahrzeug bot Platz für neun Einsatzkräfte, als Zusatzausstattung gab es einen Beobachtungsstand im Dach und ein Räumschild. BoS hat das Fahrzeug sehr aufwändig gestaltet, mit vielen angesetzten Ätzteilen. Der dunkelgrünen Ausführung wird bald eine in Minzgrün folgen.

○ **BOS87831** Thyssen UR-416 Sonderfahrzeug „Polizei“, Bj. 1975. Aufbau dunkelgrün. Drei blautransparente Warnleuchten. Resine-Fertigmodell. UVP 29,95 €.

Der Land Rover Defender Tangi (Suaheli für Panzer) stellt ein sogenanntes „Public Order Vehicle“ dar, das speziell für die Konflikte entwickelt wurde, die in den 80er Jahren den Alltag in Nordirland bestimmten. Fachleute des Royal Ulster Constabulary entwickelten dieses leicht gepanzerte Fahrzeug auf der Basis des Land Rover Defender 110 und stellten es ab 1986 in Dienst. BoS hat auch dieses Modell mit sehr vielen feinen Ätzteilen versehen und so ein gelungenes Abbild des 1:1-Originals geschaffen.

Am 1. Oktober 2019 feierte die Volksrepublik China den 70. Geburtstag. Damit der Staatspräsident Xi Jinping die Ehrenformationen, bestehend aus 15000 Soldaten und fast 600 Panzern stehend abnehmen konnte, wurde ein FAW Hongqi L9 speziell dafür umgebaut. Das 6,40 Meter lange Fahrzeug erhielt ein Schiebedach, das dem Präsidenten ermöglichte, stehend im flotten Schrittempo die Parade abzunehmen. Bos hat die imposante Staatslimousine perfekt verkleinert und auch die Stangen zur Befestigung der Standarten nicht vergessen.

○ **BOS87795** Hongqi L9 Staatslimousine VR China, Bj. 2017. Karosserie schwarz. IA hellbeige. Resine-Fertigmodell. UVP 29,95 €.

Kurt Richter

Fotos: Kurt Richter



Staatslimousine der Volksrepublik China: Zur stehenden Abnahme der Parade ist der Hongqi L9 mit einem Schiebedach ausgestattet – am Modell bleibt es zu.



Glück teilen und Freude schenken:

Mit einer
Geschenkspende
helfen Sie
benachteiligten
Familien an Ostern.

Jetzt helfen:
sos-kinderdorf.de

Fotos:
Kurt RichterSechs neue Planen auf
sechs alten Unimogs.

Von Lastern umgeben

Die aktuelle Präsentation der Wiking-Sondermodelle wird dominiert von Miniaturen aus Flörsheim, vom Post Museums Shop mit vier Modellen. Dazu gesellen sich zwei Unimog und das hauseigene Wiking-Modell zur Spielwarenmesse 2022, dem einzigen Pkw unter Lastern.

Keine Spielwarenmesse gab's, aber ein Opel Kadett C zur Spielwarenmesse wurde gemacht. Das gab's dann nicht zur Messe, sondern wurde als Geschenk verschickt oder war auch über Händler zu erhalten. Wenn man Glück hatte...

Der kleine Wiking-Laden von Michi Bloeiß

● **8371 02** Unimog U 406 mit Plane. FH und Pritsche azurblau. FG und Felgen oxidrot. IA olivbraun. Lenkrad schwarz. Plane schiefergrau. Beiliegende Plane chromgelb. Auflage 1000 Stück. UVP 23,80 €.

● Set mit sechs Planen für Unimog 406 in den Farben beige, graubeige, quarzgrau, betongrau, olivgrau und blassgrün. UVP 20,23 €.

Das erste Unimog-Sondermodell kommt aus dem „kleinen Wiking-Laden“ von Michi Bloeiß. Und es ist, wie kaum anders zu erwarten, ein U 406, der eine Besonderheit aufweist. Doch dazu später mehr. Im Jahr 1967 stellte Wiking den Unimog U 406 als

Neuheit vor, das Modell war eines ersten Modellautos des Verfassers aus den Berliner Werkstätten. Damit wurde auf der Plastik-tischdecke gespielt, denn die war mit einem Muster versehen, das einem Straßenplan ähnelte. In den nunmehr 55 Jahren seiner Produktion erschienen rund 60 Modellvarianten, und ein Ende ist nicht abzusehen. Der neue Unimog 406 von Michi Bloeiß lehnt sich in seiner Gestaltung an die vor kurzem erschienenen Miniaturlastwagen in Azurblau und Oxidrot an. Man kann fast schon von der „Azurblauen Spedition“ sprechen, und dort war Michis Unimog vielleicht als „Hofhund“ im Einsatz.

Was dem Hofhund und Alleskönner seit Beginn seines Modelllebens gefehlt hat, war eine Plane. Diesem Missstand bereitet Michi Bloeiß nun ein Ende, denn er hat in eige-

ner Initiative eine Stahlform für eine perfekt passende Plane herstellen lassen. Seinem neuen Modelle liegen zwei in unterschiedlichen Farben bei, und die Plane ist sogar auf den Einleger der Podestschachtel vermerkt. Damit auch die vielen, in den Sammlungen vorhandenen Modelle bedacht werden können, gibt es weitere sechs Farbvarianten im Set. Wir haben sie sofort zum Einsatz gebracht – eine klasse Idee, und zudem noch „Made in Germany“. Bezug über www.wiking-laden.de.

Post Museums Shop

Im Viererpack rollten die Sondermodelle vom Post Museums Shop auf den Redaktionstisch, ein Nachzügler vom Dezember und drei Modelle der Januar-Auslieferung. Und zu einem davon lässt sich eine besondere und kuriose Geschichte erzählen.

● 251582 Serie 800

– **(0540)** Mercedes-Benz LP 321 Kofferlastzug „WVM“. FH und Kofferaufbauten silbergrau. IA anthrazitgrau. Kofferdächer, FG und Felgen blaugrau. Auflagenhöhe nicht bekannt. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 32,95 €.

Der Mercedes-Benz LP 321 Kofferlastzug, also mit kleinem Pullman-Fahrerhaus, erinnert in seiner Gestaltung sehr stark an die historischen Versionen dieses Modells. Die Farbgebung gab es schon 1963, die Be-

Das neue Unimog-Modell vom kleinen Wiking-Laden, in der Packung befinden sich zwei Planen aus eigener Fertigung.





PMS Serie 800: Mercedes-Benz LP 321 Kofferlastzug „WVM“; ein Modell, das schon Jahrzehnte in der Vitrine stehen könnte. Diese Farbgebung gab es schon anno 1963, mit einem Papieraufkleber „Spedition“.

PMS Serie 800: MAN 10.212 F Pritschenhängerzug „WM Ferntransport A.G.“ Das Serienmodell trägt nun die korrekte Fahrgestellfarbe.



schriftung „Spedition“ war eine Banderole aus Papier. Koffer-Lastwagen und Hänger wurden damals einzeln verkauft, und man musste schon eine Weile suchen, um Modelle mit farbgleichen Aufbauten und Dächern zu erhalten.

● 251583 Serie 800

– (0416) MAN 10.212 F Pritschenhängerzug „WM Ferntransport A.G.“ FH und Pritschen azurblau. IA rehbraun. FG und Trilex-Felgen purpurrot. Kühlergrill und Deichsel silbern. Planen hellgelbgrau. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 32,95 €.

Eine Klasse höher als der Mercedes-Benz LP 321 spielt der MAN 10.230 Pausbacke, den

der PMS als Pritschenlastzug präsentiert. Fahrerhaus und Pritschen in Azurblau, ein purpurrotes Fahrgestell und hellgelbgraue Planen, so passt er zusammen mit der historischen Beschriftung bestens zu den alten Wiking-Lastern. Als der PMS dieses Modell ankündigte, ging ein Aufschrei durch die

vereinte Sammlergemeinde, denn das Fahrgestell war in einem ungewöhnlichen Goldfarbton abgebildet. Der PMS schreibt dazu: „...bei dem Angebot des Wiking-Modells „MAN Pausbacke“ Nr. 251583 haben wir Fehler gemacht. Sowohl bei der Beschreibung als auch bei den Farben des



PCX87

1:87



Exklusiv **Mercedes W123 AMG, 1980**
Nr. 254514 **19.95**



Exklusiv **Citroen XM, 1989**
Nr. 245859 **19.95**



Alfa Romeo 75, 1988
Nr. 234622 **19.95**



Citroen XM, 1989
Nr. 254513 **19.95**



Ferrari 365 GT4 2+2, 1972
Nr. 245865 **19.95**



Ferrari Mondial, 1980
Nr. 245871 **19.95**



Aston Martin DB7 Coupe, 1994
Nr. 245849 **19.95**



Aston Martin DB7 Coupe, 1994
Nr. 245847 **19.95**



Aston Martin DB7 Volante, 1994
Nr. 245876 **19.95**



Ford Escort MK III XR3, 1981
Nr. 245836 **19.95**



Ford Escort MK III XR3, 1981
Nr. 245837 **19.95**



Mercedes C123 Coupe, 1977
Nr. 245906 **19.95**



Mercedes W123 AMG, 1980
Nr. 245908 **19.95**



VW Rallye Golf, 1989
Nr. 245833 **19.95**



Exklusiv **Opel Manta B CC, 1980**
Nr. 254565 **19.95**



PMS: In der „Edition Gerhard Wandt“ zeigt der Pritschen-Lkw Büssing 8000, dass er genügend Mumm unter der Haube hat, um einen Tiefladezug zu ziehen. Natürlich von der Spedition Wandt.



PMS: Die Bahn auf der Straße – der Setra S8 nimmt auch das Gepäck der Fernreisenden mit, die ihr Ziel auf der Straße ansteuern.

Vorserien-Modells, das uns für die Fotos... zur Verfügung stand. Tatsächlich entstand dieses Modell aus dem „Ersatzteillager!“ Es spricht für den PMS, dass dieser kleine Lapsus offen kommuniziert und natürlich auch behoben wurde. Und das Rot gefällt uns besser.

● **250659** „Edition Gerhardt Wandt“ Ausgabe Nr. 4:

– (0852) Büssing 8000 Tiefladezug „Wandt Braunschweig“. FH, Lastpritsche und Tiefladeaufbau resedagrün. FG, Kotflügel und Felgen rot. IA anthrazitgrau. Pritscheneinlage und Sattelplatte silbern. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 44,95 €.

Büssing geht immer, Wandt geht immer, und beides zusammen sowieso. Das neueste Modell aus der „Edition Gerhardt Wandt“ besteht aus einer Büssing 8000 Schwerlastzugmaschine mit einem vierachsigen Tiefladeanhänger. So kann das Miniaturfahrzeug die vielfältigsten Transportaufgaben übernehmen. Wer möchte, kann durch einfaches Umstecken eine Tieflagesattelzug kreieren. Uns gefällt die Version als Schwerlastzug besser.

● **251263** „Bahn auf der Straße“ Ausgabe Nr. 3:

– (0730) Setra S8 Reisebus „Deutsche Bundesbahn“. Aufbau, Dach mit Fensterstreben und Felgen weinrot. IA lehm Braun. FG und Lenkrad anthrazitgrau. Dachträger silbern. Beiliegend sechs Koffer in Grau und Hellbraun. Auflagenhöhe nicht bekannt. UVP 29,95 €.

Die meisten weinroten Omnibusse der Deutschen Bundesbahn waren im Überlandverkehr unterwegs. Aber die DB betrieb auch einen Touristikverkehr mit Reisebussen, wie dem Setra S8. Der PMS hat dem Wiking-Klassiker das weinrote Farbleid spendiert, dazu einen Dachträger und auch das passende Gepäck beigelegt. Die Fahrt ins Blaue kann beginnen. Das Modell überzeugt in jeglicher Hinsicht, ein absoluter Blickfang in der Sammlung. Alle PMS-Modelle gibt es unter www.postmuseumshop.de.

Vedes

● (0693) Unimog U 1300 L „THW“. FH, Pritsche und Plane ultramarinblau. IA anthrazitgrau. FG, Ansaugstutzen, Kühlergrill und Felgen schwarz. Kotflügel und Stoßstange weiß. Zwei blautransparente Warnlichter. Auflage 1000 Stück, verteilt auf vier Ausführungen des NPE Flachwaggon. UVP des Waggon mit zwei Wiking-Modellen 76,90 €.

Im vergangenen Sommer kündigte der Fachhandelsverband Vedes Modelleisen-

Unimog U 1300 L „THW“



bahnwaggon nach dem Vorbild eines DB-Flachwaggon an, die mit je zwei Unimog U 1300 L in „THW“-Ausführung beladen sind. Hersteller ist die Firma NPE, bei Modellautosammlern vor allem durch ihre Borgward-Modelle bekannt und geschätzt. Die Auslieferung an die Vedes-Händler steht jetzt kurz bevor, und dort können die Modelle auch vorbestellt werden. Das Wiking-Modell trägt die typische THW-Gestaltung in Ultramarinblau mit Stoßstange und Kotflügeln in Weiß. Die Bedruckung ist neutral gehalten. Scheinwerfer, Blinker und der „Mercedes-Benz“-Stern sind farblich abgesetzt.

Wiking

● **0229 50** Opel Kadett C Coupé GT/E „Spielwarenmesse 2022“. Karosserie weiß. FG, IA, Kühlergrill und Heckspoiler schwarz. Felgen silbern. Auflagenhöhe nicht bekannt. Kein Verkauf.

Anfang des Jahres gingen die Aussteller und Fachbesucher noch davon aus, dass die Spielwarenmesse 2022 stattfinden würde. Wie in jedem Jahr produziert Wiking eine Anzahl von Messemodellen, die an die Kunden, Pressevertreter und Freunde des Hauses verschenkt werden sollten. Doch es kam anders als gedacht, die durch die Omikron-Variante des Covid 19-Virus explosionsartig ansteigenden Inzidenzzahlen führten folgerichtig zur Absage der Messe. Doch das Messemodell in Gestalt eines Opel Kadett C Coupé GT/E im typischen Wiking-Messedesign gibt es, es wurde wie üblich verschenkt und ein Teil der Auflage konnten Sammler über ihre Fachhändler erhalten, allerdings zu sehr unterschiedlich kalkulierten Verkaufspreisen. Auf der weißen Grundfarbe kommen die schwarzen Zierlinien und Fensterrahmen toll zur Geltung, der kleine Opel macht richtig was her. **Kurt Richter**

Das Opel Kadett C Coupé war als Messegabe von Wiking gedacht.





Scania LS 111 Pritschenhängerzug „Halléns“ in typisch nordischem Design mit Speditions-Dachschild.

Als Bausatz ist ein weiteres Modell nach brasilianischem Vorbild lieferbar. In Brasilien wurden die Scania L 111 in den Einheitsfarben Blutorange für das Fahrerhaus und Hellgrau für das Fahrgestell gefertigt und auf dem gesamten südamerikanischen Kontinent verkauft. Dabei stammten die Aufbauten oft von lokalen Herstellern, die damit den Bedürfnissen der Fuhrunternehmer entsprachen. Um mehr Transportkapazitäten zu erhalten, ragten dies Aufbauten meist deutlich über das Fahrgestell hinaus. VK-Modelle realisiert mit dem neuen Bausatz einen Lastwagen für die Zuckerrohrernte.

Beim Vorbild transportierten derartige Fahrzeuge die geernteten Zuckerrohrpflanzen von der Plantage in die Zuckerfabrik. Der in kleiner Serie von VK-Modelle aus einem Spezialkunststoff produzierte Gitteraufbau wird einfach auf das serienmäßige Scania-Fahrgestell gesetzt, nur die Rücklichtstangen müssen abgetrennt werden. Im Gegensatz zu unserem Modell sollte der Aufbau noch lackiert werden, uns fehlte die Zeit dazu. Und eine Ladung lässt sich aus echten, getrockneten Pflanzen sicher herstellen.

● **77033** Scania LS 111 Zuckerrohrtransport. FH blutorange. FG blaugrau. Aufbau grau. Bausatz. UVP 39,99 €.

Die neue Epoche

Der Scania L 111 Haubenlastwagen ist beliebt. Zwei Verkleinerungen dieses Typs sind schon auf dem Markt, in diesem Jahr kommt die dritte dazu. Die Formen des zuerst erschienenen Modells von Epoche sind mittlerweile bei VK-Modelle angelangt, und Veit Kornberger legt aus diesen Formen immer wieder interessante Varianten auf.

Halléns Transport & Logistics AB ist ein schwedisches Unternehmen, das Transporte von Massengütern und Container in Schweden und anderen europäischen Ländern durchführt. Dazu steht eine Vielzahl an Lastzügen zur Verfügung, die heutzutage über ein Fahrzeugleitsystem geortet werden können. Zum Portfolio gehören auch Gefahrguttransporte, Seitenladertransporte sowie Bag-in-Box-Container.

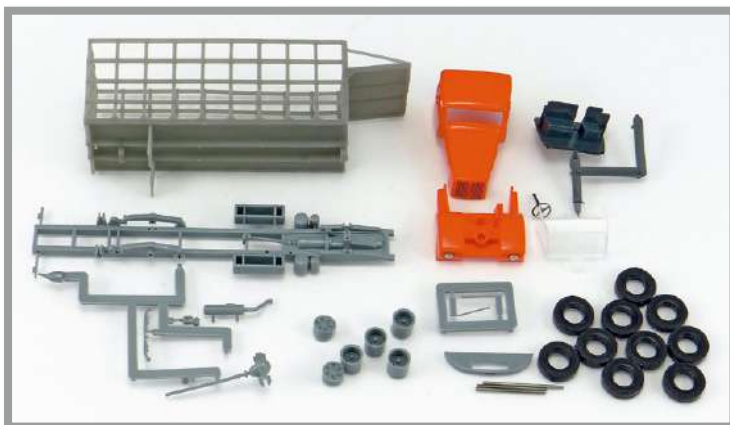
Begonnen hat alles im Jahr 1965, als Marianne und Gösta Halléns ein kleines Fuhrunternehmen gründeten. Einen Aufschwung erhielt die Firma durch den RoRo-Verkehr („Roll on – Roll off“, eine Sonderform des kombinierten Verkehrs), durch den auf diese Weise viele Waren in die Häfen Schwe-

dens gelangten und weitertransportiert werden mussten. Neben dem Hauptsitz in Göteborg-Hirsingen kam eine weitere Niederlassung in Stenungsund dazu, die für die petrochemische Industrie zuständig ist. Die beiden Scania L 111-Modelle zeichnen Fahrzeuge von Halléns aus den 70er Jahren nach, mit dem für skandinavische Lkws typischem Dachschild. Die Rückleuchten des Anhängers sind mehrfarbig bedruckt.

● **77042** Scania LS 111 Pritschenhängerzug „Halléns“. FH und Pritschen weiß. FH-Dach, FG und Kotflügel himmelblau. Planen hellgrau. UVP 44,99 €.

● **77043** Scania LS 111 Zugmaschine 3-achsig „Halléns“. FH weiß. FH-Dach, FG und Kotflügel himmelblau. UVP 24,99 €.

Kurt Richter



Der Gitteraufbau wird einfach auf das serienmäßige Scania-Fahrgestell gesetzt.



Fotos: Kurt Richter

Ob der imposanten Modelle amerikanischer Lastwagen drohen die anderen Neuheiten und Form- und Farbvarianten fast in den Hintergrund zu treten, aber auch sie werden in unserer Präsentation umfassend gewürdigt.

Formneuheiten

Im Jahr 1923 entstand die Kenworth Motor Truck Company mit Firmensitz in Seattle. Die Markenbezeichnung „Kenworth“ setzt sich aus den Nachnamen der Gründer Frederick Kent und Edgar Worthington zusammen. Kenworth war einer der ersten Hersteller, der einen Lastwagen mit Dieselmotor und der Cabin-over-engine (COE) auf den Markt brachte, den K100 (1961). Bei diesem Fahrzeugtyp stand eine maximale Nutzlast im Vordergrund. In den folgenden Jahren erhielten die Zugmaschinen immer stärkere Motoren, aber auch das Innenleben zeigte sich luxuriöser: Kühlschrank, Kochnische, Doppelbett und vieles mehr. Brekina miniaturisiert den Kenworth K100 des Vorbildbaujahres 1973 und hat ein wirklich imposantes Modell auf die sechs Räder gestellt. Die vielen verchromten Bauteile tragen zu einem authentischen und perfekten Gesamteindruck bei. Die erste Modellversion des K100 ist exklusiv im Onlineshop von Model Car World erhältlich. Dabei handelt es sich um einen Truck aus der Fernsehserie „B.J. and the Bear“, die von 1979 bis 1981 in den USA lief. Vier weitere Varianten gibt es im Serienprogramm von Brekina, von denen wir stellvertretend den K100 in anthrazitgrauer Lackierung mit blauen Streifen zeigen. Wer jetzt passende Auflieger sucht, der wird beim US-Versandhändler Walthers und weiteren kleineren Herstellern fündig.

● **85729MCW** Kenworth K100 Aerodyne „B.J. and the Bear“. FH rot mit weiß abgesetzten Flächen und schwarzen Zierstreifen. FG rot. IA schwarz. Kühlergrill, Kotflügel, Auspuffrohre, Tanks und weitere Teile hochglanzverchromt. Felgen verchromt. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.

● **85727** Kenworth K100 Aerodyne. FH anthrazitgrau-metallic mit blau und hellblau abgesetzten Flächen und silbernen Zierstreifen. FG blau. IA schwarz. Kühlergrill, Kotflügel, Auspuffrohre, Tanks und weitere Teile hochglanzverchromt. Felgen verchromt. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.

Das bekannteste Fahrzeug der Peterbilt Motor Company ist der ab 1967 produzierte Peterbilt 359 Conventional, also mit Motorhaube. Der mit vielen Chromteilen bestückte Lkw gilt als der typischste amerikanische Truck und avancierte trotz eines im Vergleich höheren Anschaffungspreises zum Liebling der US-Trucker. Das Fahrzeug dankte es mit geringeren Betriebskosten und einem niedrigen Wertverlust. Brekina schickt seinen Peterbilt 359, Baujahr 1973, gleich in vier Farbversionen auf die

Viel Chrom, viel Dekor:
Peterbilt 359. Rechts die
Sondermodelle von
Mimoma.



Brekina goes West

Die Schwarzwälder Modellbauer zieht es nach Westen, in die USA. Symbol dafür sind die beiden neuen Lkw-Miniaturen nach amerikanischen Vorbildern, der Kenworth K100 und der Peterbilt 359.



Kenworth K100
Aerodyne

Highways zu den Sammlern, die dort großen Anklang fanden. Deshalb hat Brekina weitere Modelle angekündigt. Das Modell des Peterbilt 359 steht in puncto Ausführungsqualität dem Kenworth K100 in keins-te Weise nach. Einfach klasse gemacht.

● **85700** Peterbilt 359. FH, Sleeper, Tanks, vordere Kotflügel und Dachspoiler rot. FH mit weiß abgesetzten Flächen und gelb-weißen Zierlinien. FG und IA schwarz. Trittstufen silbern. Kühlergrill, Kotflügel, Auspuffrohre, Luftbehälter und weitere Teile hochglanzverchromt. Felgen verchromt. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.

● **85701** Peterbilt 359. FH, Sleeper, vordere Kotflügel und Dachspoiler blaumetallic. FH mit orange-silbernen Zierlinien. FG und IA schwarz. Tanks und Trittstufen silbern. Kühlergrill, Kotflügel, Auspuffrohre, Luftbehälter und weitere Teile hochglanzverchromt. Felgen verchromt. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 24,95 €.

Sondermodelle für Miniatur Modell Markt

Philipp Pongratz vom Miniatur Modell Markt (Mimoma) in Bad Kötzing hat sich bei Brekina zwei überaus attraktive Versionen des Peterbilt 359 bedrucken lassen. Das wei-

ße Modell ist ganz im Stars-and-Stripes-Design der US-amerikanischen Nationalflagge gehalten. Die roten Streifen finden sich auf dem Fahrerhaus und der Motorhaube, die weißen Sterne auf blauem Grund auf dem Dach und dem Dachspoiler. Das zweite Modell wird von einem Flammendekor auf Motorhaube und den Fahrerhausseiten dominiert und sieht richtig heiß aus. Bestellung über www.mimoma.com.

● **SOB21001** Peterbilt 359 „Stars & Stripes“. FH und Sleeper weiß mit roten „Stripes“. Dächer und Dachspoiler blau mit weißen „Stars“. FG und IA schwarz. Tanks und Trittstufen silbern. Kühlergrill, Kotflügel, Auspuffrohre, Luftbehälter und weitere Teile hochglanzverchromt. Felgen verchromt. Beiliegende Seitenspiegel. Auflage 500 Stück. UVP 26,90 €.

● **SOB21002** Peterbilt 359 „Red Flames“. FH und Sleeper blau. Motorhaube und vordere Kotflügel rot. Seitlich und auf der Motorhaube Flammendekor in Gold, Rot und Blau. Dachspoiler blau. FG und IA schwarz. Tanks und Trittstufen silbern. Kühlergrill, Kotflügel, Auspuffrohre, Luftbehälter und weitere Teile hochglanzverchromt. Felgen verchromt. Beiliegende Seitenspiegel. Auflage 500 Stück. UVP 26,90 €.



Obwohl schon 1957 der erste Prototyp des Kleintransporters Škoda 1203 fertiggestellt wurde, begann die Serienfertigung erst im Jahr 1968. Technische Probleme bei der Herstellung und fehlende Produktionsstätten waren der Grund für diese lange Verzögerung. Doch dann sollte der Škoda 1203 der VW T1 der Tschechoslowakei werden. Er war in allen Bereichen des Alltags anzutreffen, quasi von der Wiege bis zur Bahre. Bis zum Ende seiner Produktionszeit 1999 erfuhr der Škoda 1203 viele kleinere technische Verbesserungen. Optisch wurde der Dachvorsprung vergrößert und die runden Scheinwerfer wichen rechteckigen. Brekina hat den Škoda 1203 der ersten Produktionsjahre nachgezeichnet (kleiner Dachüberstand und runde Scheinwerfer) und liefert das Modell als Kleinbus und als Halbbus aus. Letzteren gibt es neben der zivilen Version auch als Krankenwagen. Weitere Einsatzfahrzeugvarianten sind bereits angekündigt. Nachdem die Resine-Modelle von BoS rasch ausverkauft waren, lassen sich für die Großserienkunststoffmodelle von Brekina gute Verkaufszahlen vorhersagen. Die Ausführungsqualität passt auf jeden Fall.

● **30801** Škoda 1203 Bus. Karosserie türkis. IA braun. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 16,95 €.

● **30803** Škoda 1203 Bus „Škoda Rallye Team“. Karosserie weiß mit unterem hellblauen Streifen. IA braun. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 17,95 €.

● **30804** Škoda 1203 Halbbus. Karosserie orange. IA braun. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 16,95 €.

● **30807** Škoda 1203 Krankenwagen „Rotes Kreuz“. Karosserie elfenbein. IA braun. Ein blautransparentes Warnlicht. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 17,95 €.

Wie der NSU Prinz 1000 TT und der NSU TT basiert auch der NSU TTS auf dem Standardmodell NSU Prinz 1000 der NSU Motorenwerke AG. Brekina bringt nun der heißen TTS in die Sammlungen der Modellautofreunde, im Original ein speziell für den Renn- und Rallyesport entwickeltes Fahrzeug. Seine Leistung betrug 70 PS aus 996 Kubikzentimetern Hubraum, mit etwas Tuning konnten sogar 85 PS aus dem Motor mit zwei Solex-Doppel-Flachstrom-

vergasern heraus gekitzelt werden. Damit ließen sich bei nur 700 Kilogramm Gewicht Slalom- und Bergrennen hervorragend absolvieren – bis weit über das Produktionsende des NSU TTS hinaus. Brekina hat den kleinen Flitzer sehr schön in den H0-Maßstab verkleinert. Vorne sind der Chromstreifen mit schwarzer Einlage und der zusätzliche Ölkühler als markante Gestaltungsmerkmale zu erkennen. Am Heck findet sich vorbildgerecht der chromfarbene „TTS“-Schriftzug, der Motordeckel ist leicht geöffnet – beim

Original lagen die Aufsteller dafür im Handschuhfach – um dem Motor mehr Kühlluft zuführen zu können.

● **28250** NSU TTS, Baujahr 1966. Karosserie rot. IA schwarz. UVP 15,95 €.

● **28251** NSU TTS, Baujahr 1966. Karosserie orange. IA schwarz. UVP 15,95 €.

Form- und Farbvarianten

Endlich gibt es wieder eine neue Modellvariante der

wunderschönen Fiat 690 T als Zugmaschine. Das Modell erhielt einen Rungenaufleger aufgesattelt und transportiert damit echtes Holz. Man könnte meinen, es stamme aus den Waldgebieten im Norden Italiens...



Viel Chrom, viel Glanz – das Truck-Modell des Peterbilt ist sehr hübsch gemacht, obwohl hier noch einmal der Reifenfachmann ran muss.

Kraft-Zwerge mit geöffneten Heckklappen und extremen Niederquerschnittreifen.



Škoda 1203 mal vier: Den Tschechen liefert Brekina als Halbbus, Krankenwagen, zivilen Bus und Bus „Rallye-Werksteam“ aus.



Fiat 690 T Rungensattelzug mit luftig verladener Holz-Ladung, gefertigt aus echten Holzbündeln.



Ikarus 260 Stadtbus, ohne vorgegebene Zielbeschilderung.



Fotos: Kurt Richter



Jeep Gladiator A „Safari“

● **58509** (Starline) Fiat 690 T Rungensattelzug mit Echtholz-Holzladung. FH und Kotflügel himmelblau. IA schwarz. Fahrgestelle schwarz. Rungenpritsche hellgrau. Felgenreot. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 34,95 €.

Um dem schnellen Fahrgastwechsel im Stadtverkehr gerecht zu werden, statteten die ungarischen Busbauer den Ikarus 260 mit drei vierflügeligen, elektropneumatisch betriebenen Falttüren aus. Brekina miniaturisiert jetzt auch diese Version des von 1971 bis 2002 in Budapest produzierten Stadtlinienbusses.

● **59803** Ikarus 260 Stadtbus. Aufbau gelb-elfenbein. IA braun. UVP 29,95 €.

Das gesamte Sortiment der Mercedes-Benz Kurzhauber Feuerwehrfahrzeuge wird von den Schwarzwälder Modellbauern neu aufgelegt. Dabei hat das LF 16 eine Vorbaupumpe erhalten, die es in offener und in abgedeckter Ausführung gibt. Wir haben uns für das Modell mit offener Vorbaupumpe und Rollläden für unsere Präsentation entschieden, das LF 16 mit Klappläden trägt eine mit einer Plane abgedeckte Pumpe auf der Stoßstange.

● **47140** Mercedes-Benz LAF 1113 Feuerwehr LF 16 mit Vorbaupumpe. FH und Aufbau rot. FG, IA und Felgen schwarz. Stoßstange und vordere Kotflügel weiß. Rollläden, Trittbretter, Dachaufbauten, hintere Kotflügel und Vorbaupumpe silbern. Leitern braun. Beiliegend Seitenspiegel und Schlauchhaspel. Zwei blautransparente Warnlichter. UVP 35,95 €.

Mercedes-Benz LAF 1113 Feuerwehr LF 16 mit Vorbaupumpe und Dachleitern.



Nach den Modellen des Fiat Ducato und Peugeot J5 in der Busversion folgen nun die angekündigten Bruderfahrzeuge von Alfa Romeo (AR 6) und Citroën (C25). Die Modelle erhalten entsprechend abgeänderte Kühlergrills und Heckbedruckungen.

● **34902** Alfa Romeo AR 6 Bus, Bj. 1982. Karosserie rot. IA grau. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 17,95 €.

● **34906** Citroën C25 Bus, Bj. 1982. Karosserie beigemetalllic. IA schokobraun. Beiliegende Seitenspiegel. UVP 18,95 €.

In den vergangenen Wochen hat Brekina viele neue Farb- und Dekorvarianten des Jeeps auf den Markt gebracht. Wir haben uns den Jeep Gladiator im Zebra-Look ausgewählt, der quasi unsere große „Safari“-Präsentation in *Caramini 4/2018* fortsetzt.

● **19817** Jeep Gladiator A „Safari“. Karosserie weiß mit schwarzem Zebra-Design. IA schwarz. UVP 18,95 €.

Dass auf die zivilen Ausführungen des Ford Sierra RS 500 Cosworth Rennversionen folgen werden, war so klar wie die oft bemühte Kloßbrühe. Zwei Rennsportmodelle sind jetzt erschienen, weitere stehen schon an der Startlinie. Der schwarze Ford mit Texaco-

Werbung und der Startnummer eins bestritt 1988 die „Donington 500“, ein Rennen zur European Touring Car Championship (ETCC). Pilotiert von Klaus Niedzwiedz und Klaus Ludwig konnte das Fahrzeug das Rennen aufgrund eines Hinterachsschadens nicht beenden. Die Rennstrecke Donington Park liegt in der englischen Grafschaft Leicestershire. Besser erging es dem Ford Sierra RS 500 Cosworth des Bastos Racing Team, wie der Texaco eingesetzt von Eggenberger Motorsport. Beim 24-Stunden-Rennen von 1989 in Spa-Francorchamps schafften es Gianfranco Brancatelli, Bernd Schneider und Win Percy ebenfalls mit der Startnummer 1 ganz oben aufs Podest. Brekina hat die Inneneinrichtung dem Einsatzzweck entsprechend angepasst, mit Überrollkäfig und Ersatzrad statt Rücksitzbank. Allerdings ist das Modell im Gegensatz zum Original linksgesteuert, aber das lässt sich verschmerzen.

● **19253** Ford Sierra RS 500 Cosworth „Texaco (Eggenberger Motorsport)“. #1, Klaus Ludwig/Klaus Niedzwiedz. Karosserie schwarz. IA grau. UVP 19,95 €.

● **19254** Ford Sierra RS 500 Cosworth „Bastos (Eggenberger Motorsport)“. #1. Brancatelli/Schneider/Percy. Karosserie weiß/rot. IA grau. UVP 19,95 €.

Kurt Richter

Ford Sierra RS 500 Cosworth, die ersten beiden Rennsportausgaben nach den zivilen Varianten.



Auf Fiat Ducato und Peugeot J5 folgen Alfa Romeo AR6 (links) und Citroën C25, beide in Bus-Versionen.

Schon der erste, flüchtige Blick sagt: Hier steht eine auf hohem Level gefertigte Miniatur auf der Bodenplatte, der zweite, genauere Blick sowie der Vergleich mit Originalfotos bestätigen diese Einschätzung. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, das kleine Krokodil ist klasse gelungen. Auf den Punkt stimmige Umsetzung der Karosserie mit schönen, exakten Gravuren. Ebenso authentisch und überzeugend ist der Innenraum, hier findet der Sammler ein Dashboard mit skalierten Armaturen vor, einen präzise dem Großen nachempfundenen Überrollkäfig, Rennsitz samt Gurten, und auch die Schaltbox fehlt nicht.

Ob Clubsport-Autos oder Werkswagen, ganz egal: die Zuffenhausener hegen und pflegen halt ihre Renngeräte. Alle.

Auf dem gleichen, hohen Qualitätsniveau liegen Lackierung und Dekoration, die exzellenten Felgen mit ihren Scheiben demonstrieren die Akribie der Formenbauer. Die Rettungs Luke im Dach ist vorhanden, der Heckspoiler ist an zierlichen Halterungen befestigt, alle Luftein- und Auslassöffnungen werden authentisch dargestellt und die Kleinteile, wie Spiegel, Verglasungen und die Endrohre der Auspuffanlage, sitzen in sehr guter Qualität da, wo sie hingehören. Ebenfalls erwähnenswert sind die überzeugenden Scheinwerfer, natürlich auch die schmalen Heckleuchten. Ein Lob gibt es zusätzlich für die geschmackvolle Garage, die Umverpackung. Das Fazit kann also nur lauten: Hier steht eine Miniatur aus der Topp-Liga auf der Bodenplatte.

Der große Bruder strahlt Rennatmosphäre pur aus. Sein 3,8 Liter großer Alu-Sechszylinder-Boxermotor mit Vierventil-Technik ist als Mittelmotor eingebaut und leistet, freisaugend, satte 385 PS. Dazu kommen etliche, technische Leckerbissen, wie ein über Schaltwippen am Lenkrad betätigtes Porsche Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe und eine Quersperre für die Hinterachse. Ebenfalls mit an Bord sind eine für Rennen optimierte Wasserkühlung, sowie eine integrierte Trockensumpfschmierung. Das Fahrwerk wird an Vorder- und Hinterachse von einstellbaren McPherson Federbeinen sowie verstellbaren Drei-Wege-Stoßdämp-

Vorsicht, bissig!

In kleiner Auflage gefertigte Sondermodelle sind bekanntlich das Salz in der „Modell-Suppe“ der Sammler. Mini Auto Bunte aus Mülheim, Initiator für Sondermodelle aus dem Rennsportbereich, hat auch einen Porsche Cayman GT4 Clubsport im Angebot, dessen Vorbild bei der Porsche Sprint Challenge Central Europe 2019 an den Start ging.



Fotos:
Wolfgang Ruppel

fern geführt, dazu gesellt sich eine elektromechanische Servolenkung samt variabler Lenkübersetzung. Die Karosserie besteht aus einer Alu-Stahl-Verbundbauweise plus FIA-zertifiziertem, eingeschweißtem Käfig. Dazu kommt ein Rennschalensitz von Recaro plus Sechspunkt-Sicherheitsgurt, und ebenfalls FIA-zertifiziert ist der FT 3 Sicherheitstank. Das vom Team S24 by Umbrella Racing eingesetzte Fahrzeug gewann mit der deutschen Fahrerpaarung Markus Sattler/Arne Hoffmeister im Mai 2019 auf dem

Slovakia Ring, in der Nähe der slowakischen Hauptstadt Bratislava, das erste Langstreckenrennen, die 100 Meilen der Slowakei. Fast drei Jahre später ist das große Krokodil mittlerweile bei einer Leistung von 425 PS angekommen – die Zuffenhausener hegen und pflegen halt ihre Renngeräte, egal, ob Clubsport-Autos oder Werkswagen.

● **MABMC 01** Porsche 718 Cayman GT4, PSCCE 2019, M. Sattler/A. Hoffmeister, limitiert auf 300 Exemplare, Preis 64,95 €.

Wolfgang Ruppel



Eine Miniatur in exzellenter Qualität: Das große Krokodil fuhr 2019 in der PSCCE, der Porsche Sprint Challenge Central Europe mit und das recht erfolgreich. Bewegt wurden die 385 PS – meistens im Grenzbereich – von den Piloten Sattler und Hoffmeister.



Rallye-Quartett

Sie sind bunt, gewohnt bunt, die vier Rallye-Zwerge von Ixo. Aber ganz ungewohnt sind ihre Formen. Echte vier Formneuheiten stecken in den Kleidern ihrer Sponsoren. An den Start gehen Mazda 323 GT-X, Porsche 924 Carrera, Škoda Felicia Kit Car und Toyota Yaris.

Erste Rallye-Neuheit von Ixo im Maßstab 1:43 ist der Toyota Yaris, mit Ogier/Ingrassia, Sieger der Rallye-WM 2021. Toyota holte beide Titel, Fahrer- wie auch Hersteller-WM, ein totaler Triumph also. Der kleine Schwarz-Weiß-Rote macht rundum einen gelungenen Eindruck, zeigt sich innen wie außen gut in Form. Die neue Außenhaut, die der Yaris für die 2021er Saison bekam, ist sehr authentisch umgesetzt, da gibt es absolut keinen Grund zum Meckern. Gut, Ixo-Kenner wissen um die leichte Schwäche im Innenraum, sprich, die bis auf den Überrollbügel komplette Einfärbung in Schwarz. Aber neues Jahr, neues Glück, eventuell tut sich in naher Zukunft in dieser Richtung ja etwas.

Dafür gibt es aber ein Lob für die aerodynamischen Anbauteile, hier hat Ixo einen guten Job gemacht. Die modernen WRC-Autos

haben mittlerweile eine ausgeklügelte Aerodynamik, die fast an die der in der Formel 1 eingesetzten Racer heranreicht. So sorgt auch beim Japaner ein großer Heckspoiler für den in schnellen Kurven notwendigen Anpressdruck, alle Kühlluftrein- und -auslässe müssen strömungsgünstig angebracht sein und Flips, Splatter oder Diffusoren sind schon lange kein Alleinstellungsmerkmal der Formel 1 mehr. Abschließendes Urteil: Ein im Preis-Leistungsverhältnis unschlagbares Auto, ganz prima gemacht; die Sammler von Rallye-Autos in diesem Maßstab wird's freuen. Nicht vergessen werden darf, es handelt sich noch um ein Vorserienmuster, allerdings hat es – nach Meinung des Verfassers – schon Serienreife.

Für den Yaris war die letzte Rallye in 2021 der Schwanengesang, denn Toyota wird ein neues Auto bauen.

Konkretes Vorbild ist der in der Monte 2021 eingesetzte Siegerwagen, im Yaris WRC saßen Ogier/Ingrassia. Es war der achte Monte-Sieg von Ogier und Sieg Nummer 50 mit seinem Co Ingrassia. Der achtfache Weltmeister fuhr eine exzellente, aggressive

Rallye und geriet kaum einmal in Probleme; der zweite Platz wurde eine Beute der Teamkollegen Evans/Martin. Und so sah es auch am Ende der Rallye-Saison

2021 aus, Platz 1 Ogier, Platz 2 Evans. Der 1,6 Liter große Vierzylinder-Turbo-Motor im Yaris leistete gut 380 PS, dazu kam ein sequenzielles Sechsgang-Getriebe und die Höchstgeschwindigkeit lag bei gut 200 km/h. Mitentscheidend war ebenfalls die sehr gute Toyota Service-Crew. Für den Yaris allerdings war die letzte Rallye in 2021 der Schwanengesang des Autos, denn 2022 gelten neue Regeln, und Toyota wird für diese Saison ein neues Auto bauen.

● **RAM781** Toyota Yaris WRC, #1, S. Ogier/J. Ingrassia, Sieger Rallye Monte Carlo 2021, Diecast, ca. 37€.

Als zweites Modell rollt ein Škoda Felicia Kit Car auf die Starttrampe, Teilnehmer der britischen RAC 1995, ebenfalls eine Voserienminiatur. Allerdings ist die Beschriftung der Bodenplatte unseres Vorausmusters noch nicht die richtige gewesen. Und was auch draufstehen mag, im Auto saßen jedenfalls die Schweden Blomqvist/Melander. Ebenfalls nicht korrekt ist die auf der Bodenplatte angegebene Startnummer. Nicht weiter



Aerodynamik à la WRC: So sorgt beim Japaner ein großer Heckspoiler für den in schnellen Kurven notwendigen Anpressdruck – topp nachgebildet.

Zwei wetteifern um die meisten Lampen, der Toyota gewinnt ganz sicher in der Kategorie „größtes Spoilerwerk“: Am Start stehen Porsche 924 Carrera GTS, Mazda 323 GT-X, Škoda Felicia Kit Car und Toyota Yaris WRC. Bis auf Letzteren weisen die Modelle bunte Sicherheitsgurte auf.



Fotos: Hans-Joachim Gilbert

tragisch, denn auf dem Modell sind Namen und Startnummer in Ordnung. Auch hier eine stimmige Umsetzung der Karosserie, gute Gravuren und Lackierung wie Deko sind nicht zu bemängeln. Das gilt genauso für Felgen, Außenspiegel, Dachantennen oder das kleine Endrohr der Auspuffanlage. Ausgeräumter Fond mit Reserve- rad, Rallye-Sitze mit Gurten, Überrollkäfig und das Armaturenbrett sieht bedeutend freundlicher aus als beim Yaris; also bis auf den besagten Bodenplatten-Aufdruck eine überzeugende Miniatur.

Der Felicia in der Kit-Car-Variante war der Nachfolger des Škoda Favorit auf den Rallyestrecken. Der 1,3 Liter große Vierzylinder leistete 136 PS, später

wurde der Motor auf 1,5 Liter Hubraum gebracht, mit einem Output von nun 156 PS; ab 1996 arbeitete ein 1,6 Liter Motor mit 174 PS unter der Haube.

Da die Felicia Kit Cars in der 2.0 Liter-Gruppe antraten mussten, waren die meisten ihrer Konkurrenten natürlich motorisch stärker. Bei der RAC 1995 kam das Ixo-Vorbild auf den 21. Gesamtrang, aber als am Ende der Saison abgerechnet wurde, belegte Škoda mit dem Kit Car in der intern „Formel 2“ genannten Gruppe, einen guten, dritten Rang, nur geschlagen von Renault und Peugeot.

● **RAC364** Škoda Felicia Kit Car, #20, Blomqvist/Melander, RAC Rallye 1995, Diecast, ca. 37 €.

Porsche-Freunde werden über das Modell des Porsche 924 Carrera GTS, Vorbild Rallye Boucles de Spa 1982, jubilieren. Ixo stellt hier eine Minatur vor, deren Vorbild historisch für Porsche wie auch für den Motorsport, recht wichtig ist. Eingesetzt wurde der 914 Carrera GTS erstmals in der Deutschen Rallye-Meisterschaft 1981, die Crew hieß Röhl/Geistdöfer und am Ende der Saison konnten Team und Carrera GTS vier Gesamtsiege verbuchen. Das Auto, damals noch im gold-schwarzen Outfit des Cognac-Herstellers „Monnet“ lackiert, wurde dann 1982 für seinen letzten Einsatz 1982 bei der Rallye „Boucles de Spa“ vorbereitet; das Fahren sollte der Belgier Jacky Ickx übernehmen. Frisch in Gitanes-Blau lackiert, die Gitana auf der Motorhaube, traten die Belgier Ickx/Igrec frohgemut am 5. Februar 1982 an; am 7. Februar sollte die Rallye beendet werden. Aber solange mussten Fahrer und Co nicht durchhalten, der Wagen schied sehr schnell aus. Er fuhr danach keine weiteren Einsätze mehr, bekam sein altes „Monnet“-Farbkleid und ging in den Ruhestand.

Allerdings durfte „der Lange“ an seinem 74. Geburtstag noch eine Ausfahrt mit „seinem“ 924 machen und wer Röhl kennt, dem ist klar, er hat es wieder einmal so richtig krachen lassen, und am Ende dieser Fahrt musste der Wagen bestimmt in die Waschstraße. Vom 924 GTS wurden 59 Exemplare – einschließlich Prototypen – gebaut. Der 2,0 Liter große Reihenvierzylinder mit Turboaufladung leistet stramme 240 bis 245 PS. Innenbelüftete Scheibenbremsen,



Innen weist das Felicia Kit Car einen ausgeräumten Fond mit Überrollkäfig auf. Auch das recht brave Äußere ist korrekt wiedergegeben.



Die Gravuren sitzen exakt am Porsche 924 Carrera GTS, das Glasteil passt und Lackierung wie auch Dekorationen sind akkurat platziert, wie es dieses Vorausbildung zeigt.

Fünfgang-Getriebe, selbsttragende Stahlkarosserie mit Kotflügelverbreiterungen aus Kunststoff sowie eine Höchstgeschwindigkeit von um die 250 km/h, das waren schon Ansagen, damals 1982.

Ixo hat ein schönes Modell gemacht, keine Frage. Proportionen und Linien der Karosserie sind in Ordnung, die Gravuren sitzen exakt, das Glasteil passt und Lackierung wie auch Deko sind mängelfrei. Die Felgen zeigen sich von ihrer besten Seite, die Kleinteile, wie Zusatzscheinwerfer – es wäre allerdings schön, wenn Ixo sie auch verglast hätte –, Dachantenne, Spiegel, Wischer oder das Reserverad unter der Heckhaube zeigen von guter Recherche seitens Ixo. Gut, der Innenraum ist Ixo-typisch – nein, wir erwähnen das bewusste Decal nicht mehr –, und so kann am Ende eine gute Beurteilung nicht ausbleiben. Zu einer Eins mit Sternchen reicht es nicht, aber die Schulnote Zwei ist ja auch nicht so übel. Ach ja, der Autor sollte sich schwer täuschen, wenn in naher Zukunft keine „Monnet-Variante“ käme, dann hoffentlich mit verglasten Zusatzscheinwerfern.

● **RAC 367** Porsche 924 Carrera GTS, #4, J. Ickx/J. Igrec, Rallye Boucles de Spa, Diecast, ca. 37 €.

Nächste Vorstellungsminiatur ist Mazda 323 GT-X, dessen großer Bruder 1990 bei der 1000 Lakes in Finnland antrat. Wiederum ein gut umgesetztes Modell mit schlauer Vorbildwahl, denn in diesem Maßstab sind Rallye-323 GT eine Rarität. Und, Wunder gibt es immer wieder, der kleine Japaner hat ein Dashboard-Decal! Aber nicht nur das, auch das restliche Interieur gefällt mit Rallye-Gestühl samt Gurten, Feuerlöscher im Fußraum des Co und korrekt nachgeformtem Käfing. Authentische Karosserie, gute Gravuren, Dekoration wie auch Lackierung mängelfrei und die Kleinteile sind ebenfalls prima geraten. Aufgestellte Dachluken, Zu-

satzscheinwerfer-Batterie, Dachantenne, Spiegel, das obligatorische Reserverad im Fond, alles da, wo es auch hingehört, der Blau-Weiße gefällt rundum.

Die #11 trat 1990 in der 1000 Seen in Finnland an, es war die Debüt-Rallye des 323 GTX, den Job machte das finnisch-schwedische Duo Mikkola/Hertz. Aber die Nordmänner hatten kein Fortune, in der 22. Wertungsprüfung schied der Wagen mit Motorschaden aus; die Sieger, Sainz/Moya, saßen in einer Toyota Celica GT-4 ST 165 und Salonen/Silander, ebenfalls mit einem 323 GTX unterwegs, retteten sich auf den sechsten Rang.

Die Geschichte Mazdas in der Rallye-WM ist eine Geschichte voller Irrungen und Wirrungen, mit viel Pech behaftet und durch unverständliche FISA-Entscheidungen beeinflusst. Nach dem Aus der Gruppe B – die Japaner setzten dort den Wankel RX7

Die Geschichte Mazdas in der Rallye-WM ist eine Geschichte voller Irrungen und Wirrungen, mit viel Pech behaftet.

ein –, entschied Achim Warmbold, Leiter von Mazda Rallye Team Europe (MRTE), mit dem 323 4WD in der Gruppe A zu starten. Aber das Auto krankte am hohen Eigengewicht, Getriebe und Kraftübertragung hatten Probleme mit der Mehrleistung des seit 1988 eingesetzten, neuen Motors. Die FISA nahm die bereits genehmigte Homologation zurück und verhängte 250 000 Dollar Strafe. Problem war, die Japaner hatten die viertürige Limousine sowie die Zweitürer mit Heckklappe bei der Zählung berücksichtigt, um auf die geforderte und zur Homologation nötige Anzahl von 5000 Autos zu kommen. Das erkannte die FISA nicht an. Diese Entscheidung war solch ein typischer FISA-Schnellschuss, ohne Sinn und Verstand. Nur kurze Zeit später trat eine Regeländerung in Kraft und genau diese Zählweise war dann plötzlich regelkonform. 1989 plante Mazda nur vier Rallyes ein, die Ergebnisse waren nicht schlecht.

In Vorbereitung war schon das neue Sportgerät, der Mazda 323 GTX. Der Allradler hatte allerdings ein großes Handicap, denn der Vierzylinder-Turbo-Motor hatte nur einen Hubraum von gut 1,8 Litern, die Konkurrenz dagegen hatte 2,0 Liter große

Motoren. So leistete das gekippt eingebaute Turbo-Triebwerk, nur um die 275 PS. Die Mitbewerber waren offiziell mit 300 PS unterwegs, obwohl allen

Beteiligten klar sein musste: mindestens 330 PS waren Stand der Dinge. Zusätzlich waren beim Japaner, außer einem verbauten Xtrac Getriebe, noch Radstand und Spurweite um 50 Millimeter vergrößert worden. Trotzdem blieben die großen Erfolge weiterhin aus. Als Miteigner Ford seine Anteile erhöhte, um 1993, war MRTE bereits Geschichte.

● **RAC 358B** Mazda 323 GT-X, #11, H. Mikkola/A. Hertz, Rallye 1000 Lakes 1990, Diecast, ca. 37 €.

Wolfgang Rüppel



Die #11 trat 1990 in der 1000 Seen in Finnland an, es war die Debüt-Rallye des Mazda 323 GT-X,

Die Zigarre



Fotos:
Hans-Joachim Gilbert

Die DDR importierte Omnibusse aus Ungarn oder der ČSSR, weil sie keine eigenen mehr bauen durfte. Ein Beschluss des Rates für gegenseitige Wirtschaftshilfe regelte, was welcher Ostblock-Staat herzustellen hatte. Das Wort „Omnibus“ stand nicht auf der DDR-Kladde.

Jubelschreie aus dem Erzgebirgskreis: Da freuen sich die alten Chemnitzer, dass ihnen Ixo einen Ikarus 66 Stadtbus aus Karl-Marx-Stadt beschert. So richtig schön beigefarben, wie er früher war. Früher, als Karl-Marx-Stadt noch eine blühende Industriestadt war.

Ein paar bestehende Städte wurden in der DDR umbenannt. So wurde aus Kriegsdorf bei Leipzig 1950 Friedensdorf und Neuhardenberg, das einstige Quilitz, hieß ab 1949 Marxwalde. Alles kleinere Ort, nicht sonderlich bedeutend. Aber Chemnitz ist bedeutend, Chemnitz, aus dem 1953 Karl-Marx-Stadt wurde und das nach der Wende rückbenannt wurde – aber nur mit den Stimmen von 76 Prozent der Karl-Marx-Städter, immerhin ein Viertel wollte den Namen Karl-Marx-Stadt behalten, trotz Wende- und Aufbruchstimmung, Wiedervereinigungswahn und Veränderungswillen auf Teufel komm' raus. Die Generation der rund 75-jährigen Chemnitzer, die mit dem Namen Karl-Marx-Stadt aufgewachsen sind, ihn von Anfang an erlebt haben, sich mit der Stadt und diesem Namen identifizieren und womöglich mit der Stadt nach der Wende nicht die besten Lebenserfahrungen gemacht haben, hängen noch heute an Karl-Marx-Stadt. Wenn sie unter sich sind, im Seniorenclub, dann ist Chemnitz für sie noch heute Karl-Marx-Stadt.

Sie sind nicht die Hauptzielgruppe von Ixo, und doch mag der neue Ixo-Omnibus einige Nicht-Sammler, aber überzeugte Karl-Marx-Städter als Käufer finden. Denn er ist in Karl-Marx-Stadt unterwegs. „NVK“ steht auf seiner Flanke zu lesen, was für den „VEB Nahverkehr Karl-Marx-Stadt“ steht, und das Kennzeichen beginnt mit „TU“, was

bedeutet, dass der Bus im Kreis Schwarzenberg zugelassen ist (dem heutigen Erzgebirgskreis zwischen Aue und Annaberg und der Grenze zu Tschechien).

In Karl-Marx-Stadt drehte er also seine Runden, unter Bannern, auf denen stand „Für anti-imperialistische Solidarität“ und „Für Frieden und Freundschaft“. Der Ikarus 66 Stadtbus, im DDR-Volksmund „Zigarre“ genannt, von Ixo ist nicht neu, wir berichteten über ihn in *Caramini* 7/2017 und 10/2020. Der Ikarus war der Stadt- und Regionalbus der DDR überhaupt. 1952 präsentierte Ikarus den Prototyp des Typs 66 mit Sechszylinder-Diesel-Heckmotor (8275 cm³, 145 PS), selbst tragende Konstruktion mit Blattfeder-Starrachsen-Fahrwerk, die Hauptbaugruppen lieferte Csepel aus Ungarn zu. Sei-



ne Überland- respektive Reisebusversion hieß Ikarus 55 und erlebte ihr Debüt 1954. Serienproduktion beider Varianten von 1955 bis 1973. Äußerlich unterschieden sie sich nur marginal. Der 66er hatte eine geteilte, flache Windschutzscheibe mit zwei leicht gebogenen Eckfenstern, der 55er verfügte über eine mittig geteilte Panorama-Windschutzscheibe und trug stets eine Dachrandverglasung. Das Ixo-Modell stellt die modernisierte Stadt- und Regionalbusversion ab 1959 dar, leicht überarbeitete Front mit konventionellem Gitter zwischen den Scheinwerfern. 8350 Exemplare der Typen 55 und 66 wurden ab 1956 in die DDR eingeführt.

Der Formenbau ist schön und korrekt, das Ganze wirkt aber doch recht einfach. Das Modell besteht aus einer einteiligen Plastikkarosserie mit sehr simplem Interieur, nur das Chassis ist aus Zinkspritzguss. Das Modell ist sehr leicht. Die beigefarbene Lackierung ist tadellos, aber kein Chromteil schmückt den Bus. Alles silbern bedruckt oder lackiert. Wenigstens die Radkappen sind verchromt. Der seitliche Schriftzug „Ikarus 66“ ist aufgedampft, das sieht gut aus, und die Dachgalerie ist sehr filigran gestaltet. Die Lackierung mag auf den einen etwas langweilig wirken, beim anderen weckt sie nostalgische Heimatgefühle.

• BUS029LQ Ikarus 66 Stadtbus Karl-Marx-Stadt 1972. Fertigmodell Kunststoff, Maßstab 1:43. UVP 49,95 €. **Maik Altfeldt**

Zwei Luthe-Kreationen

Scheinbar nichts gemein außer der Karosseriefarbe haben die beiden Norev-Neuheiten in 1:43, der NSU TTS und der Audi 80 S. Aber es verbindet sie viel mehr als nur der Lack.



Silbermetallic ist keine übliche und in Erinnerung gebliebene Farbe für den NSU TTS, aber es gab ihn so. Das ist chic, das ist edel, aber Über-Prinzen waren eher sportlich und deshalb rot, orange oder gelb. Aber das hat Norev bei diesem Modell doch längst durch...



Es gab mal eine Firma, die hieß Audi/NSU Auto Union AG. Sie entstand 1969 im Zuge der Fusion der VW-Konzern-tochter Auto Union (Markenname Audi) mit den NSU-Motorenwerken. Im Firmennamen lebte NSU länger denn als Automarke (der letzte NSU war der Ro 80, der 1977 auslief), und 1985 wurde der Firmenname auf Audi AG verkürzt. Dann war NSU offiziell tot, wobei es aber bis heute eine NSU GmbH gibt, die sich im Rahmen der VW/Audi-Archivtätigkeit ausschließlich mit der NSU-Geschichte beschäftigt. Und den Firmenstandort Neckarsulm gibt es natürlich noch, hier entstehen heute die Audi-Typen A4, A5 Cabriolet, A6, A7 und A8. Und dann ist immer noch „der“ NSU in aller Munde, die Terrororganisation. Für das Erbe von NSU ist es eine schwere Hypothek, dass diese Neonazi-Vereinigung dieselbe Abkürzung nutzte. Bei der Fahrzeugmarke ist NSU eine willkürliche Abkürzung für den Standort Neckarsulm, bei den Terroristen für Nationalsozialistischer Untergrund. Heute bringt die Mehrheitsbevölkerung (nicht die Auto- und Motorradfans!) das Kürzel NSU eher mit den Terroristen als mit dem Ro 80 oder dem Prinz in Verbindung.

Aus der Zeit, als die Audi/NSU Auto Union AG noch existierte, stammen die beiden Norev-Neuheiten. Aber sie liefen nie zeitlich parallel vom Band und auch nicht am selben Standort: Der Audi 80 kam aus

Ingolstadt, der NSU TTS aus Neckarsulm. Also wenige Verwandtschaftsverhältnisse zwischen einem giftigen Heckmotor-Kleinwagen und einer gut zehn Jahre jüngeren Brot-und-Butter-Alltagslimousine. Sollte man meinen. Stimmt aber nicht! Beide wurden vom selben Mann gezeichnet, beider Stilist ist Claus Luthe. Er war NSU-Chefdesigner und zeichnete den Prinz 4, aus dem über Umwege und glücklose Streckungen der

NSU 1000 und somit dessen Sportversionen TT und TTS wurde. Im Zuge der Übernahme von NSU übernahm der VW-Konzern auch Luthe, wo er kurz vor seinem Weggang zu BMW (das war 1976) den Audi 80 B2 entwarf. Wegen des als illoyal empfundenen Wechsels zur Konkurrenz – Audi hätte Luthe gerne behalten –, ließ Audi den Luthe-Entwurf von Giugiaro modifizieren. Somit haben die beiden Norev-Neuheiten also sogar enge



Doppelscheinwerfer, rennmäßig gestaltete Außenspiegel, Stahlsportfelgen mit runden Löchern, vordere Scheibenbremsen, innen ein Sportlenkrad, Schalsitze und Drehzahlmesser. Das wollten die jungen Wilden Ende der 60er.

Der TTS in seinem Element und artgerecht gehalten: auf zwei Rädern durch die Kurve geprügelt, hier beim Schauinslandrennen im Schwarzwald 1967.



Letzter Jahrgang 1984 der Ursprungsversion des Audi 80 B2. Dieser Audi 80 CD trägt die Alus, die das Norev-Modell auch schmücken.

Verwandschaftsbeziehungen. Neuheiten sind beide eigentlich nicht, sondern Farbvarianten, und da sie beide in Silbermetall lackiert sind und ein schwarzes Interieur tragen, haben sie nochmals eine Gemeinsamkeit.

Der Prinz 1000 und 1200 litt darunter, mit einer künstlich verlängerten Kleinwagenkarosserie mit deutlich größeren Autos konkurrieren zu sollen (Ford 12m, Opel Kadett), was ihn schlichtweg überforderte. So kreierte NSU die Sportversion TT mit Doppelscheinwerfern und auch sonst allem, was sich die jungen Wilden wünschten, 55 PS aus 1085 cm³. Das war aber nicht der absolute Über-Prinz, diese Ehre gebührt dem TTS. Eher für den Motorsport als für den Alltagsbetrieb geeignet war er mit seinem 996-cm³-Motor, auf 70 PS gekitzelt und auf der Rennstrecke stets mit aufgestellter Motorhaube gefahren. Wer sich dies im Alltagsbetrieb traute, bekam Ärger mit der Polizei. NSU offerierte sogar eine auf 86 PS getrimmte Wettbewerbsversion und vier unterschiedliche Getriebeabstufungen. Das Norev-Modell präsentiert sich mit aufgestellter (hinterer) Motorhaube und dem für den TTS typischen Zusatz-Ölkühler unter der Vorderstoßstange. Sehr sympathisches Modell!

Der Audi 80 hingegen war Hausmannskost für Reihenhäuser. Die Garagenausfahrten der Vororte und Eigenheimsiedlungen wurden rund 15 Jahre lang vom Audi 80 der zweiten Generation (Baureihe B2) geprägt. Hier standen sie in Reih' und Glied, in allen Farben und Ausstattungsvarianten, und wurden allsamstäglich liebevoll geputzt. Der zweite Audi 80, im September 1978 zwei- und viertürig lanciert, erfreute sich



Seltene Erscheinung: Früher Audi 80 B2 in Resedagrünmetall mit schwarzem Vinyl Dach. Beim 80 B2 und gleichzeitigen 100 C2 bot Audi dieses Extra in Deutschland nicht mehr an. Aber auf Exportmärkten, wo das Vinyl Dach begehrt war, musste sich Audi dem Diktat der Käufer unterordnen. Dieser 80er ist in Großbritannien zugelassen.

großer Beliebtheit. Die Mechanik blieb gegenüber dem Vorgänger weitgehend unangetastet, das neue Auto wuchs aber in allen Dimensionen und war nun etwa so groß wie der erste 100er. Der 1,6 Liter mit 75 oder 85 PS stand dem 80er gut zu Gesicht, mit 55 PS aus 1,3 Litern war der knapp eine Tonne schwere Wagen untermotorisiert. Ab 1980 kam ein schmalbrüstiger Saugdiesel mit 54 PS, zwei Jahre später ein weit potenterer Turbodiesel mit 70 PS, und dem Topmodell 80CD spendierte Audi den

Der Audi 80 B2 war auch der erste Familien-Audi mit permanentem Vierradantrieb aus dem Quattro.

Zweiliter-Fünfzylinder aus dem Audi 100. Der Audi 80 B2 war auch der erste Familien-Audi mit permanentem Vierradantrieb aus dem Quattro, und 1984 erschien der optisch aufgewertete Audi 90 als Nachfolger des fünfzylindrigen 80ers. Norev macht die Ursprungsversion bis Modelljahr 1985, laut Heckschriftzug ein

Audi 80 S, also die Grundausstattung mit dem 1,6-Liter-75-PS-Motor, und der Käufer gönnte sich Alufelgen, die Norev sehr schön nachbildet.

● **831022** NSU TTS 1970 silber. NSU sofort lieferbar.

● **830052** Audi 80 S 1978 silber. Fertigmodelle Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. UVP je 35 €. Demnächst lieferbar.

Alexander F. Storz



In der Erinnerung waren sie alle Manilagrün. Aber es gab auch andere Audi 80 B2, zum Beispiel silberne. Norev bildet die Grundausstattung ohne Seitenschutzleisten nach, aber mit gehobenem Motor und Alufelgen. Im Szenesprech nennt man die Felgen „Waffeleisen“.



Fotos: Alexander F. Storz

Das 1947er Modell mit seiner etwas verspielten, schwülstigen Nase, ein dreiteiliges Gebilde mit wulstiger Fortsetzung der unteren Kühlergrillpartie an den Seitenwänden bis hin zu den Kotflügeln.



Pilsen ist im Westen von Böhmen. Also ist ein Pilsener und somit böhmischer Lastwagen durchaus La Bohème – ungeachtet der weiteren Bedeutungen des Wortes. Den böhmischen Škoda 706 R Lastwagen miniaturisiert nun Premium Classixxs in zwei Versionen und in je zwei Varianten. Da freuen sich nicht nur die Tschechen, sondern alle, die klassische Hauber lieben. Denn aus Pilsen kommt wahrlich nicht nur das gleichnamige Bier. Da wurden auch die Škoda-Lastwagen konstruiert (aber nicht immer gebaut).

Tschechische Vorbilder zu miniaturisieren, ist nicht nur das Privileg von Ixo. Auch Premium Classixxs, eine Marke aus dem Model-Car-World-Kosmos, ist gut in der ehemaligen ČSSR unterwegs, und kurioserweise ließ Ixo den Škoda 706 Haubenlastwagen in all seinen Kioskserien, die tatsächlich das wichtigste Ostblock-Lkw-Material abdeckt, aus. Premium Classixxs schließt diese Lücke. Und macht das gut! Die Modelle

Links: Škoda 706 RS mit Dreiseiten-Kipppritsche aus Stahl, modernisiertes Fahrerhaus ab 1951. Rechts: Škoda 706 R mit Holzpritsche, auch die Version 1951 bis 1958, in Diensten des ČSAD (Československá státní automobilová doprava), also der verstaatlichten tschechoslowakischen Kraftverkehrsbetriebe.

La Bohème

Ostblock-Laster in 1:43 – die Domäne von Ixo. Doch was Ixo ausgelassen oder vergessen hat, füllt nun Premium Classixxs. Hier erscheint eine hochwertige Miniatur des Škoda 706 R mit Holzpritsche und als Dreiseitenkipper, sogar in zwei Fahrerhausvarianten von 1947 und 1951.

passen, was die Machart betrifft, gut zu den Ixo-Ostblock-Lastwagen, sind aber qualitativ etwas darüber angeordnet. Chassis und Fahrerhaus aus Zinkdruckguss, Pritsche aus Kunststoff (wie bei Ixo), die Anbauteile sind sehr schön detailliert und sauber gefertigt, der Innenraum mehrfarbig, mit weißem Lenkrad und farblich hervorgehobenen Türinnenverkleidungen (das geht weit über das Ixo-Maß hinaus), ein paar Fotoätzteile (Kühlerfigur, Scheibenwischer), schön die separaten Türgriffe, der zweidimensional ausgeführten „Škoda“-Schriftzug über dem Kühlergrill und die Vergitterung des kleinen Rückfensters. Unser einziger Kritikpunkt an diesen Modellen sind die einteilig ausge-

führten Trilex-Felgen, die zwar prima graviert sind, aber ganz dringend mattschwarz hinterlegt sein sollten. Bei der schwarzen Hochglanzlackierung der frühen Version von 1947 fällt das natürlich kaum auf, sehr wohl aber bei den weiß lackierten Felgen der späteren, 1951er-Version.

Premium Classixxs macht den Škoda 706 mit unterschiedlicher Frontgestaltung, somit gibt es zwei Fahrerhaus-Formwerkzeuge. Das 1947er-Modell hat eine sehr verspielte Kühlergrillgestaltung: Der untere Bereich ist zweigeteilt und verbreitert, sodass sich ein Wulst seitlich zwischen Grill und Kotflügel fortsetzt. 1951 überarbeitete Škoda die Optik, glich sie dem internationalen Styling



Vorbildfotos: Matthias Schmidt (2)



Drei von Vier: Premium Classixxs realisiert den alten Škoda in zwei Fahrerhausvarianten, 1947 und 1951, und mit zwei Aufbauten (Holzpritsche und Dreiseitenkipper), und jeder trägt seine eigene Farbe.

an, ein konventioneller, rechteckiger Kühlergrill ohne seitliche Kabinenwülste, acht waagerechte und eine senkrechte Strebe. Beide Grills gestaltete Premium Classixxs vorbildlich durchbrochen.

Es gibt zwei Aufbauten: Der 706 R ist ein konventioneller Pritschenwagen mit Holzpritsche, rechts unter der Pritsche das Reserverad, links darunter ein zusätzlicher Staukasten aus Holz. Der 706 RS ist ein Dreiseiten-Pritschenkipper (im Original mit Stahlpritsche), natürlich kippbar gestaltet und die hintere Bordwand beweglich gehalten. Er trägt seine Materialkiste direkt hinter der Fahrerhausrückwand, und der

hintere Überhang der Kipppritsche ist weniger lang als jener der Holzpritsche, weshalb der Holzpritschen-Lastwagen im Profil etwas ausgewogener aussieht, ganz einfach konventioneller: So stellt man sich gemeinhin einen typischen Hauben-Laster mit Pritschenaufbau aus den frühen 50ern vor.

Premium Classixxs stellt die Nachkriegsversion des Škoda 706 her, ursprünglich ein Kriegslastwagen, zwischen 1939 und 1945 produziert. 1947 nahm Škoda die Produktion der weiterentwickelten Version 706 R (R = Rekonstruktion) wieder auf, zunächst im Avia-Werk in Liberec (deutsch: Reichenberg, ebenfalls in Böhmen). Es blieb beim 12-Liter-Reihensechszylinder-Diesel mit 145 PS, unsynchronisiertes Fünfgang-Getriebe, Pendelachsen mit Blattfedern, keine Servohilfe beim Lenken, Fahrerhaus in Gemischtbauweise (Holzrahmen, mit Blech beplankt) – also typischer Lastwagenbau jener Zeit.

So stellt man sich gemeinhin einen Hauben-Laster mit Pritschenaufbau aus den frühen 50er Jahren vor.

1951 bekam das Fahrerhaus eine Modernisierung, konstruktiv und technisch tat sich nichts Wesentliches, die Produktionsstätte wechselte von Liberec ins Liaz-Werk in Jablonec nad Nisou (deutsch: Gablonz an der Neiße, ebenfalls böhmisch). Die Fahrzeuge nach 1951 wurden in großen Mengen in die DDR eingeführt, waren dort also ein vertrauter Anblick. Gebaut wurde der 706 R bis

1958, insgesamt 28 408 Stück, davon 7877 bei Avia und 20 531 bei Liaz. Dann wurde er vom Frontlenker-Škoda 706 RT abgelöst. Auf Basis des 706 R entstand

auch der bekannte Omnibus 706 RO. Den wiederum hat Ixo im Programm (s. Seite 16).

● **47128** Škoda 706 RS Pritschenkipper 1947 dunkelrot,

● **47132** Holzpritsche 1947 dunkelbraunoliv

● **47129** Pritschenkipper 1951 dunkelgrün,

● **47130** Holzpritsche 1951 blau. Fertigmodelle Zinkdruckguss/Kunststoff, Maßstab 1:43. UVP je 74,95 €. **Alexander F. Storz**



Schön detailliertes Chassis mit Reserverad, passend zu den Trilex-Felgen (also Reifen auf Felgenußenkranz), separate Auspuffanlage, ziemlich filigrane Machart.

Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert



Der blaue Pritschenkipper, hier das 1951er Modell, wirkt durch den längeren hinteren Überhang ausgewogener als der Dreiseitenkipper. Auffällig sind die großen Räder, aber das muss so sein, bei einer Reifengröße von 12.00x22". Die Hochglanzlackierung lässt auf einen restaurierten Wagen schließen. So schön glänzte garantiert kein 1951er Neuwagen-Laster aus der ČSSR – oder sonst wo her...





Modellfotos:
Hans-Joachim Gilbert

Damals waren die Volvo 240 bei der DTM eine Sensation, und auch heute noch vermögen sie zu faszinieren. Einfach nur die Vorstellung ist elektrisierend, dass diese Schlitten laut röhrend mit Tempo 250 über Rennstrecken geflogen sind und die etablierte Konkurrenz – wie aus dem Nichts kommend – nicht gerade in Angst und Schrecken versetzt, ihnen aber gehörig Respekt abgezollt haben.

Der kann auch schnell

Wenn Limos zum Racer werden: Richtig schwere Brocken tummelten sich in den 80ern bei der DTM, Rover V8, dicke Jaguar XJ-S und eckige Volvos. Und die mischten die etablierten Turnschuhträger ganz schön auf. Ixo erinnert mit einem schönen Volvo 240 Turbo Gruppe A an die achtziger Jahre.

Volvo betrat Neuland, wagte ein Abenteuer. Der 240 als Renner. Volvo wollte in der Europameisterschaft für Tourenwagen und in der DTM mitspielen. Skandinavier können Humor beweisen. Auch wenn ihnen das wahrlich niemand zutraut. Skandinavier können nicht nur kollektiv singen, Fische verzehren, Alkohol konsumieren und sich im Arbeitsteam mit bedeutsamem Blick gegenseitig fragen, wie's dem Kollegen denn so gehe. Sie können auch vermeintlich unumstößliche Gegebenheiten ganz einfach umstoßen. Skandinavier sind so. Aus einem Altherrenauto machen sie einen Boliden. Und gewinnen damit auch noch! Skål!

Los ging's damit, dass die Schweden ihrem alt gedienten 244er einen Turbo

implantierten, und aus 106 wurden ganz plötzlich 155 PS, ein 200-km/h-Auto mit einer Beschleunigungszeit für den klassischen Spurt von 9,4 Sekunden. Das war schon der halbe Renner. Komplett machte den Renner nicht Volvo selbst (Racing passte nicht zur gutartig ausgerichteten Firmenphilosophie), sondern das private, schwedische TL-Racing-AB-Team.

Erster Start 1983 in England, Donington Park (Thomas Lindström Racing), und gleich ein bemerkenswerter siebter Platz. Das ließ selbst die Werksmanager erkennen, dass sie sich nicht mehr hinter Privaters verstecken konnten, es kam zum Werksteam 1984/85

Skandinavier machen aus einem Altherrenauto einen Boliden. Und sie gewinnen damit auch noch! Skål!

(VMS = Volvo Motorsport Division), das die Privaters vor Ort unterstützte. 1984 versetzten die Volvo die etablierten Jaguar XJ-S und BMW 635 CSi in Angst (Sieg in Zolder), 1985 gewann das Team Eggenberger mit

VMS-Unterstützung die ETC gegen die Rover V8. 1986 dann das Team RAS Sport (gesponsert von Nordica), Skandale pur, Diskualifikation, aberkannte Siege, die

an sich sichere Meisterschaft verloren, Volvo zog sich beleidigt zurück. Dennoch: Mitte der 80er war der „fliegende Ziegelstein“ das erfolgreichste Rennauto auf der Rundstrecke, 1985, nunmehr mit Ruedi Eggenberger als Leiter des Werkteams, DTM-Sieg (Per Stureson für Hör-Motorsport) und ET-CC-Sieg (Gianfranco Brancatelli und Thomas Lindström), 1986 australische Meisterschaft (Robbie Francevic). Selbst in den USA beim Pikes Peak Hill Climb 1988 machte ein 240 Turbo von sich reden. Mit über 260 km/h Toppspeed war der Volvo schnell, und vor allem: Er war zuverlässig.

Ixo macht den 1986er Volvo, das RAS-Auto mit Nordica-Beschriftung (Nordica: Ski und Zubehör seit 1939), bei dem vier unterschiedlich blaue Streifen die verschiedenen Tiefen des Ozeans repräsentieren, die weiße Grundfarbe steht für den Schnee. Der





Backstage: Fahrerlagerszene von der DTM 1986 mit dem „Ziegelstein“ von Per-Gunnar Andersson (Sieger in Hockenheim) neben dem Sierra von Klaus Niedzwiedz.

Vorbildfotos: Archiv afs (2)

1986er Racing-Volvo mit B21-ET-Aggregat produzierte 345 PS mit Wasser-Einspritzung, manche Maschinen gingen bis 375 PS, Getrag-Fünfgang-Getriebe, Bilstein-Fahrwerk, Dana-Hinterachse, Felgen von BBS, Compomotive oder Speedline (das Ixo-Modell mit BBS-17-Zoll-Alus). Unser Vorserienmuster repräsentiert den 1986er Drittplazierten in der ETTC in Brünn (Johnny Cecotto/Anders Olofsson), der für das belgische BAS-Team fuhr, das nach Eggenbergers Weggang zum Semi-Werksteam aufgestiegen war. Ixo hätte auch den Sieger desselben Rennens machen können, das war nämlich der Volvo von Ulf Granberg/Thomas Lindström. Es wird von Ixo weitere Varianten desselben Modells geben, so den ausgefallenen Wagen von Per-Gunnar Andersson/Mats Linden 1985 in Zolder (GTM153LQ) und jenen, mit dem Ulf Granberg/Greger Petersson 1984 in Monza ausfielen (GTM152LQ), jeweils selber Preis.

Den Volvo 240 Turbo als Renner in 1:43 kennen wir von Minichamps (lange nicht mehr lieferbar) und als Neo-Modell aus Resine, auch als Kit von Jemmpy (und unvergessen ist der Traum-Achtzehner von AUTOart!). Für Ixo ist es eine Formneuheit. Weitgehend. Natürlich basiert der Gruppe-A-240er auf der Ixo-Zweitürer-Limousine, aber die Unterschiede sind groß, weit über die Dekoration hinausgehend. Ein neues

Chassis, damit der Volvo tiefer liegt und Platz ist für die breiten Alus, eine komplett neue Innenausstattung ohne Plüsch für fünf Schweden, dafür mit Schalensitz für einen Piloten, dahinter nichts außer dem Überrollbügel und ansonsten ein ausgeräumtes Interieur – Ixo versteht sich auf Derartiges. Dann noch ein Heckspoiler, und wenn wir ihn von hinten betrachten, so fragen wir uns, ob ein Gruppe-A-Renner tatsächlich eine heizbare Heckscheibe aufweist oder ob da ein vorhandenes Formstück fürs Transparente unverändert vom Privatwagen übernommen wurde. Die Karosserie jedenfalls scheint eins zu eins übernommen worden zu sein. Sonst wären die Schnelltankverschlüsse auf dem Kofferraumdeckel nicht bloße Druckwerke, sondern graviert. Aber wir haben stets im Hinterkopf, dass uns hier ein Vorserienmuster vorliegt, das erst in ein paar Monaten ausgeliefert wird und durchaus das Potenzial hat, in kleinen Bereichen verändert zu werden. Keinen Grund für Modifikationen gibt es bei der Lack- und Dekorationsgüte, das ist bereits auf sehr hohem Niveau, und die BBS-Alus mit goldenem Inlett sind einfach nur spitze.

● **GTM154LQ** Volvo 240 Turbo Gruppe A ETTC Brünn 1986 (Cecotto/Olofsson). Fertigmodell Zinkdruckguss, Maßstab 1:43. Preis circa 35 €, Auslieferung demnächst.

Alexander F. Storz



Die 24 h von Spa 1985. Noch ist die Alfetta GTV6 vorne, aber der Eggenberger-Motorsport-Volvo wird sie übernehmen: Gianfranco Brancatelli/Siegfried Müller jr./Thomas Lindström schafften den dritten, die Alfetta nur den 10. Platz.



Foto: Jakob Stuanar / © Kindernothilfe

Sie möchten langfristig helfen? Dann werden Sie Stifter!

Kinder brauchen Stifter!



kindernothilfe.de/stifter
jakob.schulte@kindernothilfe.de

K3-Kremer auf dem Gipfel

Wir sprechen hier nicht vom Berg K3, wie man den asiatischen Broad Peak früher nannte. Unser K3 hat seinen Ursprung im Schwabenland, als 935 bei Porsche. Die Gebrüder Kremer machten daraus ein Prunkstück, eben ihren K3. Die passende Miniatur dazu schuf Spark.

Mit diesem Auto schafften es die Kremers auf den Olymp des Langstreckensports, auf das Siegespodest in Le Mans 1979 – der wohl alles überstrahlende Triumph des K3, allerdings in der Statistik nur einer von vielen Siegen.

Die Miniatur besitzt die für Spark typische, sehr hohe Qualität und begeistert mit perfekter Umsetzung der Außenhaut, exakten Gravuren in der richtigen Tiefe, wie auch mit exzellenter Lackierung und einwandfreier Dekoration. Das Glasteil sitzt perfekt, die Felgen, bestückt mit Inlets, Zentralmuttern sowie unterschiedlich großen Renngummis, lassen Freude beim Betrachter aufkommen und auch das Interieur macht Spark alle Ehre. Detaillierter Überrollkäfig, Schalthebel plus Kulis, Rennsitz, Gurte, Armaturenbrett, alles da, und auch da, wo es hingehört. Ins gleiche Horn blasen die Kleinteile wie Dachantenne, Wischer, Not-Aus-Schalter für die Bordelektrik, Außenspiegel, die unter Glas sitzenden Frontscheinwerfer, die Lufteinlässe in den hinteren Radhäusern für die Kühlung der Bremsen oder die hohl gebohrten Doppel-Endrohre der Auspuffanlage. Am Heck thront ein gewaltiger Spoiler, unterstützt von zwei kleinen, seitlich an den beiden Enden der Radhäuser angebrachten Flaps. Auch die Beleuchtung für die Startnummern sowie die Boxenlampchen auf dem Dach hat Spark nicht

Topp Modell, alle relevanten Punkte hat Spark in der gewohnten Art hervorragend abgearbeitet. Das Vorbild fuhr 1979 ein ganz exzellentes Rennen, nach 24 Stunden waren die Werkteams geschlagen.



Modellfotos:
Wolfgang Rüppel

vergessen. In Summe also eine großartig umgesetzte Miniatur, aber ebenfalls ein Stück Rennsportgeschichte.

Ein Sieg des David über Goliath, der Sieg eines kleinen Privatteams, dessen stärkster Gegner aus Zuffenhausen kam. Das Werksteam trat mit zwei gefürchteten 936/78er an. Eigentlich wollte Porsche gar nicht antreten, musste aber auf Druck von Großsponsor Essex seine Entscheidung revidieren und in den sauren Apfel beißen. Also rollten zwei 936/78 an den Start, die #12 mit Ickx/Redman, die #14 pilotierten Haywood/Wollek. Im K3 saßen Klaus Ludwig/Bill Whittington/Don Whittington. Die Karten waren gemischt, das Spiel konnte beginnen.

Der K3, ein typisches Kremer-Eigengewächs, hatte gegenüber den Konkurrenz-935ern etliche Vorteile. So war die Karosserie durch zusätzliche Verstrebungen im Vorderwagen bis in den Motorraum zusätz-

lich versteift worden, ein dicker Pluspunkt, denn dadurch verringerte sich die Neigung der Karosserie zu Roll- und Eintauchbewegungen sehr kräftig. Weiterer Vorteil: Der K3 konnte dadurch drei bis vier Zentimeter „tiefer fahren“ als die Konkurrenz. Dazu kam ein sogenanntes „Kopfstand-Getriebe“, hier lag die Hauptwelle unterhalb des Differenzials und dadurch konnte der K3 noch einmal etwas tiefergelegt werden – das gab es vorher allerdings auch in den Werksautos. Bedingt durch diese

Maßnahmen lag natürlich auch der Schwerpunkt tiefer, so konnte die Vorstellung von Ekkehard Zimmermann, bei den Kölnern für die Aerodynamik zuständig, fast in allen Punkten verwirklicht werden. Optimierte Schnauze, Frontsplitter an der Vorderachse für Anpressdruck sowie Entlüftungsschlitze

Der Kremer K3 hingegen lief wie ein Uhrwerk, der junge Klaus Ludwig war ein absoluter Glücksgriff.

Mit dem Porsche Kremer K3 gewann 1979 zum ersten Mal seit 1965 ein privater Rennstall in Le Mans.



Foto: Mc Klein Photography (1)

LESENSWERTES



Porsche Kremer – Eine Erfolgsstory 1962–2012

Erich Kahnt, Michael Thier,
Ulrich Trispel, Robert
Weber, Verlag Petrolpics.
400 Seiten, ISBN 978-3-
940306-16-6, Preis ca. 80 €.

Hier wird von Insidern die komplette Kremer-Geschichte aufgearbeitet und bis ins Detail beleuchtet. Alle Typen werden in Wort und Bild dokumentiert und erklärt, die Technik der Autos wird – auch für Laien verständlich – dem Leser nahe gebracht. Ebenfalls begeistert das Fotomaterial, überwiegend „Tatort-Fotos“ von den Rennen oder aus der Werkstatt. Ein in jeder Hinsicht sehr empfehlenswertes Buch. **wr**

oberhalb der Vorderräder in den Radhäusern, sehr tief angesetzte Seitenschweller, auch die in die kleinen Dreiecksfenster gesetzten Außenspiegel verhalfen dem K3 zu einer exzellenten Aerodynamik. Dazu kamen eine angehobene Heckscheibe, die bis zum hinteren Flügel verlief und es wurde mit verschiedenen Flügelvarianten experimentiert.

Geniestreich schlechthin war der Einbau eines Ladeluftkühlers Luft/Luft. Dieser wurde direkt vom Fahrtwind angeströmt und setzte konstant die Temperatur der Ladeluft um 45 bis 50 Grad sehr deutlich herunter. Er lag nicht mehr im Motor-, sondern im Innenraum und verbesserte zusätzlich noch durch sein Gewicht den Schwerpunkt des Autos. Der Abgas-Turbolader kam vom deutschen Spezialisten KKK, bei 1,5 bar Ladedruck leistete der K3 mit dem knapp 3,2 Liter großen Sechszylinder 805 PS bei 8000 U/min.; in Le Mans 1979 fuhr das Auto allerdings mit dem 3,0 Liter Motor in der Gruppe 5, da dürften es ein paar PS weniger gewesen sein.

Die 24 Stunden von Le Mans 1979 wurden am 9./10. Juni ausgetragen, keiner der Fachleute setzte auf einen Sieg der zahlreichen 935er, gewettet wurde auf die beiden Werks-936er. Was allerdings diese Fachleute hätte stutzig machen sollen, war Rang 3 des K3 in der Quali. Wollek/Haywood bekamen sehr schnell Probleme, Turbolader, Einspritzpumpe und diverse Peanuts kosteten Zeit, also war ab der 7. Stunde der K3 an der Spitze. In der 20. Stunde verabschiedete sich der 936/78, # 14, Wollek/Haywood mit einem kapitalen Motorschaden, noch schlimmer erwischte es Ickx/Redman mit der #12, die nach einer Anzahl von Pannen die Schmach einer Disqualifikation hinnehmen mussten. Der K3 lief wie ein Uhrwerk, der junge Klaus Ludwig war ein absoluter Glücksgriff, er fuhr im strömenden Regen vier Stunden am Stück und eroberte die Führungsposition. Aber auch die beiden US-Boys machten ihren Job zur Zufriedenheit der Kremer-Box.

Sonntagmorgen gegen 10.38 Uhr kam in der Kremer-Box ein Gefühl von Panik auf. Mit einem Vorsprung von satten 14 Runden blieb der K3 mit Don Whittington im Auto auf der Hunaudieres-Geraden liegen, der Zahnriemen der Einspritzpumpe war gerissen. Den Wechsel eines Zahnriemens sowie anderer „Kleinigkeiten“ hatten die Gebrüder Kremer mit ihren Piloten stundenlang geübt und in jedem Kremer-Auto – wie auch eigentlich bei allen Teams – lagen bei jedem Rennen gewisse Ersatzteile, samt dem zu für kleinere Reparaturen nötigem Werkzeug. Also hieß es für Don Whittington frisch ans Werk, um den Routine-Eingriff auszuführen. Der allerdings dauerte etliche Minuten, denn nach dem Starten des Motors gab Don wieder Gas und zack, war der Ersatz auch beim Teufel. Don Whittington steckte das Auto nicht in

RANDNOTIZ

Der Kremer-Laden

Im Jahr 1962 wurde in Köln von den Gebrüdern Erwin und Manfred Kremer die Kraftfahrzeugwerkstatt E. & M. Kremer gegründet, die sich recht schnell zum Mekka des deutschen Motorsports entwickelte. Von Beginn an spezialisierte sich die junge Firma auf Porsche, setzte als erstes Team den „neuen“ 911 auf internationalen Strecken ein und sehr schnell stellten sich die ersten Erfolge ein. Nach kurzer Zeit erkannten die Firmengründer die Optimierungspotenziale des 911 und trauten sich an größere Aufgaben heran. 1968 starteten sie im Tourenwagen-Europapokal, 1970 wagten sie sich in die Marken-Weltmeisterschaft. Dann kamen die technisch sehr anspruchsvollen Kategorien, wie die Teilnahme ab 1976 in der Gruppe 5 oder, 1982, in der Gruppe C. Kremer-Autos gewannen in Le Mans und in Daytona, diesseits und jenseits des Atlantiks.

Erwin Kremer war ein guter Pilot – so fuhr er zum Beispiel 1968 bei den 4 Stunden von Monza, zusammen mit Helmut Kelleners den 911 auf den ersten Rang –, ihm war aber auch klar, wo seine fahrerischen Grenzen lagen. Im Laufe der Jahre saßen absolute Spitzenpiloten in den Kremer-Autos, so wie Ludwig, Andretti, Rosberg, Stuck, Bell, Winkelhock oder Bellof, um nur einige zu nennen.

Ein weiterer Baustein auf dem Weg war der Zusammenhalt der Mechaniker-Truppe, angeführt vom „Vorturner“ Willi Großmann, die oftmals Unmögliches möglich machten; die Kremer Brothers wussten, wie wichtig ein gutes Betriebsklima ist. Im Laufe der Jahre wurden 356er, 911er, 914/6 GT und 934er eingesetzt, dann kamen die Kremer-Porsche 935 K1, K2, K3, K4, CK 5, Porsche 936 und Porsche 956. Aber auch der 935/78 wurde von „den Kremers“ auf die Piste geschickt, ebenso wie der 908/3 Turbo oder der 924 Carrera GTR. Ein weiteres Highlight war der 1981 von Kremer komplett neu aufgebaute Kremer Porsche K 81, der im gleichen Jahr in Le Mans antrat, dort allerdings nach einer Kollision leider ausscheiden musste. Zweimal ging Kremer sozusagen fremd, 1994 mit einem Honda NSX GT 2 und von 1999 bis 2001 mit einem Lola B98/10.

Erwin Kremer verstarb 2006, sein Bruder Manfred 2021. Aber Kremer Racing besteht weiter unter neuer Leitung und auch Rennen werden weiterhin gefahren, allerdings ein paar Etagen tiefer. Der Sammler von Modellautos hat das Glück, dass er sich kleine, dreidimensionale Erinnerungen in die Vitrine zu stellen, fährt im Kopfkino mit dem K3 in Le Mans und gewinnt mit dem K8 in Daytona. **wr**

Brand, nein, der clevere Amerikaner behalf sich mit dem Keilriemen, den er zu einem halbwegs passenden „Zahnriemen“ für die Einspritzpumpe umbaute und stotterte sich zur Box. Dort angekommen, stürzten sich die Kremer-Mannen auf das Auto. Dann war es geschafft, hastiger Fahrerwechsel, mit nur noch drei Runden Vorsprung ging der K3 wieder auf die Strecke und fuhr einen ungefährdeten Sieg mit einem Vorsprung von gut 87 Kilometern heraus – Le Mans 1979 war für die Kremer-Brothers eingetütet.

Aber damit nicht genug, auch Rang 3 ging an einen Kremer 935 – kein K3 – mit dem

Team Ferrier/Servanin/Trisconi. Erstmals seit 1965 (NART) gewann wieder ein privater Rennstall. Le Mans 1979 – ein Rennen, das die Kölner Truppe nie vergessen wird. Und die Kirschen auf der Torte waren der zusätzliche Gewinn der Deutschen Rennsport Meisterschaft 1979 – der K3 gewann elf von zwölf Rennen –, die Whittington Brothers kauften den K3 noch während des Rennens, Ludwig fuhr eines seiner besten Rennen überhaupt, mehr ging nicht 1979.

● **43LM79** Porsche Kremer K3, #41, Sieger Le Mans 1979, Resine, Preis ca. 70 €.

Wolfgang Ruppel



Ixo schickt den Fiat 673 für das Lancia Alitalia Racing Team ins Rennen (1976).



Frisches von der Rennpiste

Motorsport hält den Maßstab 1:43 jung. Vor allem Spark und Ixo wollen in diesem Jahr mit Wettbewerbsmodellen richtig Gas geben – und zu hoffen bleibt, dass den vielen Ankündigungen auch die Modelle folgen werden. Bei den Straßenfahrzeugen verdanken wir Neues vorrangig Industrieaufträgen – oder es handelt sich um Neuauflagen in noch nicht gehandelten Farben und Ausstattungen.

Auch ganze Produktlinien verändern sich inhaltlich. Ob das so bleibt oder eine vorübergehende Auswirkung der coronabedingten Produktionsprobleme darstellt, das lässt sich derzeit nicht absehen. Dazu fehlt die Spielwarenmesse, die stets einen guten Überblick ermöglichte – zu einem festgelegten Zeitpunkt.

Autocult

Die Wendelsteiner setzen weiterhin auf Modelle nach Vorbildern von Einzelstücken, raren Vögeln und skurrilen Vehikeln. Sammler, die das Außerge-

wöhnliche, die kleinen Fußnoten der Automobilgeschichte oder das Absonderliche ins Herz geschlossen haben, werden hier bestens bedient. Angekündigt und auch teils in Auslieferung sind ein Bentley R La Sarthe, Baujahr 1953, der von der britischen Firma „Bensport Ltd.“ verfeinert und nach Kundenwunsch umgearbeitet wurde. Sehr mutig, die klassischen, britischen Ikonen Rolls-Royce und Bentley mit elektrischen Fensterhebern, Sitzheizungen und elektronischen Goodies auszurüsten. Aber damit nicht genug, die Autos werden zerlegt, wieder neu aufgebaut und das auf Wunsch mit neuem

Design, welches sich nur sehr rudimentär am 1953er Original orientiert – Brit-Fans des Originals werden sich schauernd abwenden.

Eine kleine, genaue Kopie des großen Bruders ist der russische Babich Leningrad, gebaut vom Russen Babich, der nach dreijähriger Bauzeit 1956 stolz sein fertiges Auto vorstellte. Der 3,5 Liter große und 90 PS starke Sechszylindermotor kam aus den GAZ-Werken, der Wagen bekam sogar eine Zulassung.

Von einem ganz anderen Kaliber ist ein schwedischer Volvo C 303, der 1983 an der Paris-Dakar teilnahm. Das zweiachsige Geländefahrzeug hatte Allradantrieb, einen Reihensechszylinder, wurde allerdings schon seit ein paar Jahren nicht mehr gebaut. Aber davon ließen sich die wackeren Nordmänner nicht schrecken und am Ende belegten sie den 20. Gesamtrang, in der Lkw-Klasse kamen sie sogar auf Platz Zwei. **wr**

Brumm

Selbst auf der Website der Italiener ist nichts von neuen Formen zu sehen. Updates, Varianten, Fahrerfiguren in Formel-1-Modellen, aber keine neuen Miniaturen. Ob sich das ändert, ist zweifelhaft, dem Hersteller scheint die Energie für Neues zu fehlen. Sollte es so sein, wäre es schade, denn a) verbinden viele, altgediente Sammler mit Brumm ihre ersten Modellautos und b) werden naturgemäß immer für den David die Daumen gedrückt. Brumm hält ja schon seit etlichen Jahren stand gegen die erdrückende, asiatische Modellflut, aber wie lange das noch klappt, steht in den Sternen. Klar ist aber auch, dass viele bekannte Mitbewerber bessere Umsetzungen in höherer Qualität bieten. **wr**

Esval

Interessant für die Liebhaber von US-Cars dürfte die viert-

Autocult:
Babich Leningrad





Esval: viertürige Corvette, Trident Clipper und Adler Trumpf Junior (offen)



rige Corvette America, Baujahr 1980 sein. Sie kommt in offener Ausführung in Rot, die geschlossene Variante ist in Silber gehalten. Das Original geht auf einen Testversuch von GM zurück, die wissen wollten, ob die Amerikaner ihr Lieblingsspielzeug, die Corvette, auch als Limousine mit vier Türen akzeptieren würden. Einen Prototyp und fünf reguläre Exemplare gab GM offiziell in Auftrag. Es war ein gewaltiger Aufwand, denn die Bodengruppen mussten ebenso wie die Karosserien verlängert werden, es wurden also jeweils zwei C 3 für eine America geopfert. Das Publikum verhielt sich sehr zurückhaltend, es gab kaum eine positive Resonanz und folglich ging der Viertürer nicht in die Produktion. Zwei Autos existieren noch, eines davon wurde vor zwei Jahren zum Kauf angeboten.

Mit den folgenden Modellen betritt Esval ein neues Segment, die Amerikaner wagen sich in den Bereich von Militärmodellen, gehen direkt in die Vollen und bieten von einem Grundtyp folgende Varianten an: Wehrmacht-Lkw Mercedes-Benz G3A Sd. Kfz 70 mit geschlossener Kabine und geschlossener Ladefläche in Khaki-Tarnung, dito mit offener Kabine und offener Ladefläche in grauer Tarnung, die Variante Afrika-Korps in Khaki, Kabine und Ladefläche offen, sowie die Variante Kfz 71 Krankenwagen geschlossen in Grau. Eine Bemerkung dazu: Zumindest nach dem Wissensstand des

Autors wurde der G3A nicht als Kfz 70, beziehungsweise 71 geführt, sondern als Kfz 61 bis 64 eingeordnet. Das Original wurde von 1932 bis 1935 gebaut, war ein geländegängiger, leichter Lkw mit drei Achsen. Der knapp 3,7 Liter große Sechszylinder – ein Ottomotor – leistete 68 PS, der Antrieb erfolgte auf beide Hinterachsen und das zulässige Gesamtgewicht betrug 4,8 Tonnen.

Brandneu ist der Adler Trumpf Junior, der in drei Varianten erhältlich sein wird, aus Sicht des Verfassers eine ausgesprochen gute Wahl. Adler baute nicht nur repräsentative Luxuswagen, wie den Diplomat oder den achtzylindrigen Standard 8, sondern auch ab 1934 den Trumpf Junior, eine Entwicklung von Hans Gustav Röhr. Der knapp 1,0 Liter große

Vierzylinder leistete 25 PS – in der Variante Sport 28 PS – und wurde bis 1941 gefertigt. Es gab ihn als zwei- und viertürige Limousine, als zwei- und viertürige Cabrio-Limousine, als zweitürigen Roadster und als zweitüriges Cabriolet; alle Varianten hatten Frontantrieb. Schön, dass sich endlich mal ein Hersteller dieses Autos annimmt. Esval bringt folgende Varianten auf den Markt: zweitürige Cabrio-Limousine offen in zwei Grüntönen und geschlossen in Beige/Braun, sowie eine viertürige Limousine in einem dunklen Violett. Weiteres noch für März geplantes Modell ist der britische Trident Clipper von 1967, ein Sportcoupé in Weinrot.

Fazit kann nur sein, Esval hat sich zwei sehr interessante US-Cars ausgesucht und auch die

Ixo

Unter der Fachhandelsmarke Ixo bringt Sonic eine Fortsetzung des gewohnt breit gefächerten Spektrums an modernen und historischen Rallye-Fahrzeugen, klassischen Personenwagen sowie internationalen Sattelzugmaschinen (Szm). Auch die Serie der Renn- und Rallyeservice-Transporter wird fortgesetzt, als Formneuheit kommt der 1965er Ford Transit lang und hoch, von dem sicherlich etliche Versionen zu erwarten sind. Die Serie der Vorkriegs-Oldtimer scheint eingeschlafen zu sein.

Citroën C3 Rallye 2 2021 Rallye Ungarn # 6, 9 sowie Rallye Polen # 1 sowie Rallye du Condroz # 2 und # 9 sowie Rallye Ungarn # 6 und # 9; Alpine A310 Tour de Corse 1976 # 2 und # 8; VW Polo GTI R5 WRC 2021 Rallye Ypres # 37 und # 60; VW Golf II GTI 1984 rot; VW T6 Multivan 2017 blau/silber; VW LT35 LWB mit Hochdach Rallyeservice-Transporter „Mazda Rallye-Team Europe“; Ford Fiesta WRC 2018 Rallye Monte Carlo # 1 und # 2; Ford Fiesta R5 WRC 2021 Rallye Akropolis # 23 und # 25, Rallye Arctic Finland # 21, Rallye Kroatien



Ixo: Volvo 242 Tuning-Limousine



Ixo: Chevrolet Corvette C8



Ixo: Nissan 35 GT-RR LB-Silhouette Works



Ixo: RAF 2203 Lada Rallye Assistance



Ixo: Mack R-Series 1966



Ixo: Magirus Jupiter 6x6 Kippmulde

#25; Ford Escort III Facelift XR3i 1990 rot; Ford Escort IV Turnier 1996 silber; Ford Taunus TC1 GXL 1973 kupfermetallisch; Ford Sierra Turnier 1988 silbermetallisch; Ford Sierra Cosworth 1987 silbermetallisch; Ford Transit Mk I LWB „Porsche Racing Service“ 1966; Ford Transit Mk I LWB „Ford-Motorsport“ 1966; Opel Kadett D 1980 beigemetallisch; Opel Ascona A „Opel Eurohändler-Team“ Rallye Portugal 1974 (#1 und

#5); Opel Manta A Turbo 1973 rot/schwarz; Lancia Stratos HF Rallye Monte Carlo 1976 #6, #8 und #10; Fiat Renntransporter Lancia Alitalia 1976 (passend zum Stratos); Lancia Fulvia Coupé 1.6 HF 1969 rot; Lancia 037 Rallye Monte Carlo 1983 #1 und #4; Jaguar XJ12C Coupé 1976 blaumetallisch/schwarz; MG Metro 6R4 2014 2014; Talbot Express (= Ducato/Peugeot J5) Rallyeservice-Transporter

Ixo: MAN TGX XXL Evolution



Rallye Finnland; Saab 99 Turbo 1977 blaumetallisch; Skoda 120L 1983 rot; Skoda Fabia Rally 2 EVO WRC 2021 Rallye Ypres #30, #32, #39; Lada 2105 VFTS 1986 Rallye Barum #18 und Rallye Valasskaa #8; RAF-2203 Latvia Rallyeservice-Transporter; Hyundai i20 Coupé WRC 2021 Rallye Ypres #11, #21, #24 und #36; Toyota Celica 2000 GT (RA40) Rallye Portugal 1980 #6 und #15; Toyota Celica GT-Four Rallye Acropolis 1990 #2 und #6; Toyota Yaris WRC 2021 Rallye Ypres #33 und #69; Nissan 35 GT-RR LB-Silhouette Works GT (Basis GT-R R35 2019); MAN TGX XXL D38 Evolution Szm grau; Renault R420 Szm 1986 dunkelrot; Volvo F88 Koffersattelzug Renntransporter „Martini-Lotus Racing“; Freightliner COE 1976 Szm blau/weiß; Dodge LCF CT900 Szm 1960 weiß/blau; Mack R-Series Szm mit Schlafkabine 1966 schwarz; International Harvester DCOF-405 Szm 1959 weiß/grün; Peterbilt 350 Szm 1952 schwarz/weiß; White Western Star 4864 Szm 1970 weiß/rot; Ford (USA) Aeromax Szm 1990 dunkelrot/beige; Kenworth T600 Szm 1984 rot/weiß. **afs**

Farben gibt es für den BMW 3.0 CSL, keine 43er mit Startnummern, was eher ungewöhnlich ist. In der Maxichamps-Serie gab es noch nie Formneuhheiten. Das sind Wiederauflagen ehemaliger Minichamps-Straßenfahrzeuge, außen wie Minichamps-Modelle gefertigt, aber der Innenraum einheitlich schwarz und nur rudimentär dekoriert.

Minichamps-Serie: Audi RS6 Avant weiß- und orangemetallisch, BMW M2 CS weiß, schwarz, blau, silber und grün, BMW 3.0 CSL E9 1968 orange, weiß und blaumetallisch, Porsche 911 (992) Turbo S Coupé Sport Design 2021 (Formneuheit) rot, grün und blau, 911 (991) Speedster silber (Heritage Paket), schwarz, dunkelrot- und blaumetallisch, 911 (991) Turbo S 2020 blau, rot und orange, Taycan Turbo S 2020 rot-, blau- und weißmetallisch, Taycan Cross Turismo Turbo S 2021 schwarz, rot- und blaumetallisch.

Maxichamps-Serie (jeweils zwei Farbvarianten): Alfa Romeo GTV6 1983, Alfa Romeo Spider 1998, Audi A8 1994, RS6 Avant 2007, BMW 3er Coupé E46 1999, M3 Cabriolet E30 1988, 3er Limousine E30 1989, Ford Mondeo Turnier 1993, Ka 1997, Streetka 2003, Jeep Grand Cherokee 1995, Mercedes E-Klasse W211 2006, SL R230 2001, SL R129 1999, Opel Rekord A Limousine/

Minichamps

Neue Porsche, die auf Industrieaufträge zurückgehen, stehen auf der Agenda, ebenso Audi RS6 und BMW M2 CS. Neue



Maxichamps: Porsche 911 SC

Minichamps: Porsche 911 Turbo S



Coupé/Caravan, Kadett C City, Rekord D Coupé, Peugeot 306 Viertürer, Porsche 356 Speedster 1956, 924 1984, 928S 1979, 959 1987, Carrera GT 2003, 911 SC 1979, 911 Targa 1995, Carrera S Cabriolet 2005, Saab 9-5 Kombi 1999, VW Karmann Ghia Typ 34, T1b Samba-Bus, T1c Kastenwagen, VW 1600 Stufenheck/Fließheck 1966, VW Mexiko-Käfer 1983, Golf/Golf Variant/Golf Cabriolet 1997, Golf/Golf Variant 1999, Corrado G60 1990, Volvo P1800ES 1971, 240 GL Limousine/Kombi 1986, Volvo 850 1994. **afs**

Wettbewerbsmodelle: Vorgesehen sind zur Zeit nur Formel-1-Miniaturen, aktuelle wie auch älteren Jahrgangs. Dazu gehören zwei McLaren MP 4/6, das Weltmeister-Auto von Senna 1991, sowie vom G.P. Mexiko, als Senna Mitleid mit Alesi hatte und ihn auf seinem McLaren mitnahm. Sechs Vorbilder fanden die Aachener in der 2021er Saison, zwei beim Red Bull Racing Team, wo Perez und Verstappen beim G.P. von Mexiko mit ihren Honda RB16B antraten; der Niederländer gewann das Rennen, sein Teamkollege belegte den dritten Rang. Weiter geht es mit zwei McLaren MCL35M, gefahren von Norris und Ricciardo, eingesetzt beim G.P. Abu Dhabi 2021, dem finalen Lauf der Saison, und ebenfalls in Abu Dhabi rannte der Alfa Romeo Racing Orlen, hinterm Lenkrad saß Antonio Giavonazzi. Ein Highlight dürfte, wie auch im Maßstab 1:18, der Alfa Romeo Racing Orlen C41 sein, mit dem der Finne Kimi Räikkönen seinen letzten Formel-1-Grand-Prix fuhr.

In der Reihe „klassischer“ Formel-1-Boliden fahren drei McLaren Mercedes MP4-16 vor, gefahren von Häkkinen und Coulthard in der Saison 2001 und wiederum taucht ein Taxi mit Coulthard am Lenkrad auf, es nimmt den Teamkollegen Häkkinen mit zur Box.

Die wohl interessanteste Miniatur ist der Tatuus F4-T014. Nie gehört? Der Hersteller wurde von den Italienern De Bellis und Sandona 1980 gegründet und stellte Fahrgestelle für unterschiedliche Formel-Rennwagen her, so für die Formel Monza, die italienische Formel-3-Meisterschaft oder die

Minichamps:
Audi RS6 Avant



Formel Renault. Ab 1997 war Tatuus sogar in der US-Serie F2000 mit einem Werksteam vertreten. Motoren unterschiedlicher Art kamen zum Einsatz, die Palette reichte von Fiat über Volkswagen, Renault, Abarth, Ford Zetec, Honda, Mazda, Toyota bis hin zu Cosworth. Max Verstappen trat 2014 mit einem Tatuus FAO 10B bei der Winterserie in Florida an, bestehend aus zwölf Rennen, das Ergebnis war der dritte Gesamtrang. **afs/wr**

Neo

Wettbewerbsmodelle war man von Neo bislang nicht gewohnt. Europäische Youngtimer, Edelmarken, vor allem aber US-Fahrzeuge kamen zuletzt unter diesem Label auf den Markt. Nun sind uns bislang vier Youngtimer aus der Motorsportszene bekannt geworden, genauer: zwei Modelle in je zwei Dekovarianten auf Basis des Mercedes-Benz C123 und

des Ford Sierra: Mercedes-Benz 280 CE der Rallye Monte Carlo und Acropolis Rallye 1980, I. Carlsson, sowie Sierra XR4Ti aus der DPM-Saison 1987, Zolder mit Manuel Reuter und Nürburgring mit Klaus Ludwig. **gil**

Premium Classixxxs

Die Marke gehört zum Kosmos von Model Car World und wurde bislang weitgehend als Gemischtwarenladen behandelt, unterschiedliche Maßstäbe, Zinkdruckguss und Resine, westliche und östliche Nutzfahrzeuge, Straßenbahn-Modelle. Nun scheint die Kompetenz von Premium Classixxxs auf historische Ostblock-Nutzfahrzeuge ausgerichtet zu werden, ein interessantes Neuheiten-Programm. Dazu zählen: Avia A31N Pritsche blau; Tatra T138 S1 Muldenkipper; Tatra T148 NT 6x6 Zugmaschine zivil und NVA; Praga V3S Dreiachs-Muldenkipper; Praga V3S Dreiachs Pritsche; Avia



Neo: Sierra XR4Ti DPM Zolder und Mercedes-Benz 280 CE Monte Carlo



A31N Pritschenwagen 1967 (Saviem-Lizenz) Ikarus 250.59 Reisebus und Ikarus 260.06 Stadtbus. **afs**

Solido

1:43 war früher der Solido-Maßstab schlechthin und schloß unter der Ägide von Z-Models zunehmend ein. Mit ein paar zugekauften Sonic-Kioskmodellen unter Solido-Label war kein Sammler hinterm Ofen vorzuzulocken. Die Serie der Repliken klassischer Solido-Modelle aus den 60er Jahren findet eine begeisterte Anhängerschaft, aber nur mit begrenztem Ausmaß. Solido hat sich nun dazu durchgerungen, eine neue Serie an 1:43-Modellen, lauter Formneuheiten, zu lancieren, über die wir außer einer Vorankündigungsliste rein gar nichts wissen. Auf der Liste stehen: Citroën BX Sport schwarz und rot; Peugeot 205 Dimma weiß und schwarz; Renault Mégane R26R 2009 weiß und blau; Mercedes C140 AMG Widebody; BMW M5 E39; (Audi) Abt RS6-R schwarz und grau; Volvo T5R gelb und schwarz; Dodge Challenger Demon 2018 rot und violett. **afs**

Spark

Die Fülle des Neuheiten-Angebots von Spark erschlägt den Betrachter im ersten Moment und es ist kaum vorstellbar, dass diese Masse an Modellen in diesem Jahr komplett abgearbeitet werden kann. Besonders aktiv ist Spark ja traditionsgemäß im Bereich Le Mans und Formel 1 vertreten und das querebet durch alle Jahre. Also, gehen wir es an und beginnen mit den Miniaturen nach Vorbildern, die in Le Mans für Furore gesorgt haben oder auch nicht, denn Spark-Chef Hugo Ripert hat auch ein großes Herz für Verlierer. Ford GT40 Le Mans 1965 Müller/Bucknum, Ford GT 40 MK IV Le Mans 1967, Andretti/Bianchi, Ford GT 40 MK IV Le Mans Test Day 1967 Bruce McLaren, Ford GT 40 MK IV Le Mans 1965 Bondurant/Maglioli, Aston Martin DP 214 Le Mans 1964 Salmon/Sutcliffe, Serenisima Spider Le Mans 1966 Sauer/de Montemart – ein hoch

Spark: Ford GT40 No.5 4th BOAC 6 Stunden (1968), Paul Hawkins, David Hobbs



Spark: Aston Martin DB3 No. 31, Sebring 12h (1953), G. Duke, P. Collins

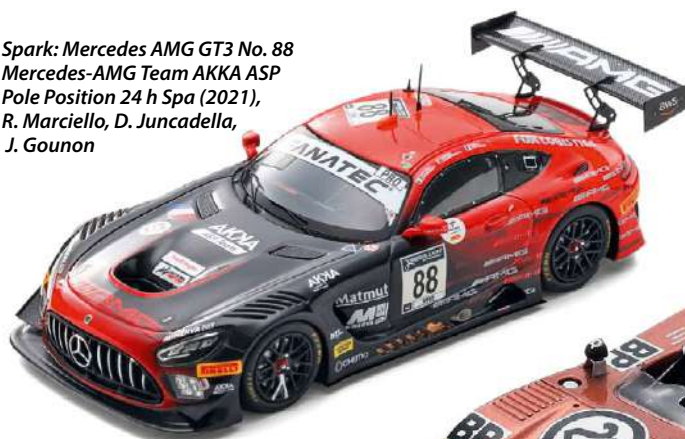


interessantes Auto mit einem 3,5 Liter Maserati-Achtzylinder und einer bildschönen Karosserie von Fantuzzi –, Courage C28S Le Mans 1992 Robert/Fabre/Brand, zwei Porsche 934 Le Mans 1976, Porsche 962C Le Mans 1988 Nissen/Grohs/Fouche, drei Chevron B 36 Le Mans 1976, Cougar C 28 Le Mans 1992 Morin/Saldana/Yvon, zwei Panoz Esperante GTR-1 Le Mans 1997 #54 Leitzinger/Weaver/Wallace, #55 Bundy/Brabham/McCarthy, Alfa Romeo 8C Le Mans 1932 Siegerwagen von Sommer/Chinetti, ein Porsche RSR 3.0 Le Mans 1974, sowie ein Ford J Test-Car von Le Mans 1966, Testfahrer war Bruce McLaren. Monsieur Ripert hat ja den Ehrgeiz, alle jemals in Le Mans gefahrenen Autos zu miniaturisieren, allerdings es da Probleme mit der Marke Ferrari, sowie den Art Cars von BMW; hoffen wir also auf eine Einigung.

Zwei Porsche 911 GT1-98 bereichern das Angebot in der FIA GT Championship 1998. Sehr attraktive Miniaturen aus einer bisher recht im Modellbereich vernachlässigten Serie.

Einen Großangriff startet Spark auch mit DTM-Modellen des letzten Jahres. Mercedes-AMG GT3, Lamborghini Huracan GT3, BMW M6 GT3, Audi R8 LMS GT3, Porsche 911 GT3

Spark: Mercedes AMG GT3 No. 88 Mercedes-AMG Team AKKA ASP Pole Position 24 h Spa (2021), R. Marciello, D. Juncadella, J. Gounon



Spark: Chevron B36 No. 27 24 h Le Mans (1976), F. Servanin, L. Ferrier



R und McLaren 720 S GT3, alle – bis auf den McLaren – in unterschiedlichen Deko-Varianten. Große Freude bei den Sammlern dieser Rennserie dürfte der McLaren auslösen, ebenso wie das Siegerfahrzeug der 21er DTM, der Mercedes-AMG mit der #4, eingesetzt vom Team HRT und pilotiert von Maximilian Götz.

Fast könnte man es ein „Porsche Revival“ nennen, denn drei 917 Kurzheck gehen an den Start. Buenos Aires 1970, Daytona 1970 und Kyalami 1970, dessen Vorbild Siffert/Ahrens auf dem zweiten Platz ins Ziel brachten. Dazu kommen noch drei Porsche 908/03 der Targa Florio 1971, 1000 km Monza 1972 und das Siegerfahrzeug der 9 h von Kyalami, im Original saßen Joest/Müller.

Für die Rallye-Fans unter den Sammlern hat Spark in diesem Jahr ebenfalls ein sehr breit gefächertes Programm parat. Hier sollen folgende Modelle kommen: Alpine Renault A 110, Monte 1972 Moss-Carlsson/Crellin, Monte 1976 drei A 310 einmal Beaumont/Giganot, Therier/Vial und die # 22 mit Henry/Gelin im Auto. Für den Verfasser sind gerade die A 310 eine sehr gute Wahl, im 43er Maßstab sind sie recht rar. Zwei Miniaturen sind der Tour de Corse gewidmet, ein BMW M3 mit Bernadini/Bernadini im Wagen bei der T.d.F 1989, sowie ein Alfa Romeo GTV6, der 1982

mit Loubet/Aleman auf Korsika startete. Besonders der Alfa ist erfreulich, Rallye-Kleeblätter sind ebenfalls nicht gerade zahlreich zu finden. In der Monte 1965 sind die Vorbilder der drei Mini Cooper S Werkswagen gestartet. Der Datsun Violet GT gewann 1982 die Safari, der vom französischen Importeur eingesetzte Stratos holte sich 1981 den Sieg bei der Tour de Corse. Dazu kommen noch drei Toyota Yaris und ein Ford Fiesta aus der 2021er Saison, aber das absolute Highlight in Sachen Rallye ist wohl der winzige Fiat 500 Gamme, der sich 1969 tapfer in der Monte abquälte. Wohl

Spark: Porsche 917 Team Martini Racing No. 0, Champion Interserie (1974), H. Muller.



Spark: Panoz Esperante GTR-1 No. 54 David Price Racing, 24 h Le Mans (1997) B. Leitzinger, J. Weaver, A. Wallace



Spark: Brabham
BT23C No. 2
Essais GP d'Albi F2
(1968), Jochen Rindt



Spark: Lotus 59 No. 22, GP von
Deutschland (1969), Rolf Stommelen



Spark: Jordan 191
No. 32 Belgian GP (1991),
Michael Schumacher



gemerkt, offen, also Wind und Wetter ausgesetzt und dann mit einem luftgekühlten Zweizylinder aus dem Fiat 500 Sport, der gerade einmal 21,5 PS leistete. Die Autos wurden von 1969 bis 1970 von Vignale gebaut. Ob er durchgehalten hat, was meinen Sie, liebe Leser? Die Auflösung kommt zusammen mit der Vorstellung des Modells. An aktuellen Rallye-Modellen stehen drei Toyota Yaris und ein Ford Fiesta WRC 2021er Rallye-WM auf der Agenda.

Auch die Länderserien werden erweitert. Für Frankreich geht ein BMW 635 CSI der französischen Produktionswagenmeisterschaft 1985 an den Start, ein Porsche 904 GTS als Sieger der Rallye de Elbeuf, eine A 310, die 1975 die Ronde Cevenole als Sieger beendete und, besonders interessant, eine A 110 Turbo, erster Platz beim Criterium des Chevennes 1972. Die USA werden mit einem Camaro bedacht, den Bobby Unser beim IROC-Lauf in Michigan 1975 zum Sieg fuhr.

Für Sammler von Modellen, deren Vorbilder bei den 24 Stunden von Spa antraten, kommen vier Lambo Huracan GT3, die 2017 und 2018 auf dem Ardennen-Kurs fuhren und an die Intereserie 1974 erinnert ein Porsche 917/30, gefahren von Herbert Müller. Die 12 Stunden von Sebring 1953 werden mit dem Aston Martin DB3 wieder in Erinnerung gerufen.

Kommen wir nun zu den 43er Formel-1-Miniaturen, auch in diesem Segment hat Spark den Tisch überreichlich gedeckt. Für deutsche Sammler interessant ist der March 751, den H.-J. Stuck 1975 beim Grand Prix Deutschland bewegte, sowie der von Schumacher gefahrene Jordan 191 beim belgischen Grand Prix 1991. Dazu kommen Sintek S 951 G.P. Monaco 1995, Brabham BT 68Y G.P. San Marino 1991, Brabham BT 56 G.P. Belgien 1987, Cooper T61 G.P. Holland 1960, sechs ! BRM P25, die 1959/1960 diverse G.P. gefahren haben, Brabham BT 56 G.P. Australien 1987, Penske P.C.3 G.P. Monaco 1976 und ein March 811, G.P. England 1981.

Schon erschöpft, liebe Caramini-Leser? Bitte keine Müdigkeit vortäuschen, es geht noch weiter! Zwei March 731 G.P. Austria 1973 und G.P. USA 1973, ein Lotus 49, den Rolf Stommelen 1969 beim G.P. Deutschland fuhr, March 761 G.P. Spanien 1976, ISO IR G.P. Kanada – für F1-Sammler ein hoch interessantes Modell, das Vorbild fuhr mit Howden Ganley im Cockpit auf den sechsten Rang –, March 731 G.P. Austria 1973, McLaren MCL 35/M Monaco 2021, Red Bull Racing Honda RB16B G.P. Niederlande 2021, Mercedes-AMG Petronas Formula One Team G.P. Italien 2021. Der Lotus 72 E vom G.P.

der USA soll ebenso kommen wie der Arrows A6 G.P. Detroit 1983 und der Lola T 100, in dem Hubert Hahne beim deutschen G.P. 1967 saß.

Eine Never-Ending-Story ist natürlich Porsche, da kommt auch Spark nicht drum herum. Set mit zwei Porsche 911 RSR 12h Sebring 2020, #911 und #912 auf einer schön gestalteten Bodenplatte, limitiert auf 300 Exemplare, ein wirklich kleines Schmuckstück, was ebenfalls für den in Silver/shar Blue Metallic super lackierten Porsche 911 GT3 (1992) Cup gilt. In zwei Farbvarianten erscheint der Porsche Vision Gran Turismo, eine eigens für den Einsatz in einem Computerspiel entwickelte Konzeptstudie – na denn, willkommen in der schönen neuen Welt! Ach ja, ein „Porsche-Einzelgänger“ ist der 936/80, den Prinz Leopold von Bayern beim Lauf zur DRM 1983 auf dem Norisring chauffierte.

Die Miniaturen nach Originalen von Straßenfahrzeugen fallen, wie immer bei Spark, von der Anzahl her gesehen recht mager aus. Verständlich, die Kernkompetenz liegt im Bereich der Wettbewerbsmo-

delle. Gerade einmal zwei Straßen-Lancia sind angekündigt, ein weißer Delta HF Integrale Evo Martini 1997, gefolgt von einem Lancia Delta HF Integrale Club Italia 1992 in schwarzer Lackierung und dazu kommen noch ein 1996er Lotus Elise S 1 plus ein 1999er Lotus Elise S 1 Type 49; beide Modelle sind Rechtslenker.

Fazit: Viele Lücken sollen 2022 geschlossen werden. Erfreulich ist die Preisgestaltung, sie liegt auf dem des Vorjahres. Zu den von Spark angekündigten Miniaturen werden nach vorsichtiger Schätzung zusätzlich noch um ca. 20 Sondermodelle erscheinen. **WR**

TSM

Highlight im 43er Programm von TSM dürfte wohl der Lotus Emira werden, der letzte Lotus mit Verbrennungsmotor. Die Firma mit Sitz im britischen Hethel will ab 2028 – dem 80. Geburtstag von Lotus – nur noch klimaneutrale Autos bauen. Der Emira ersetzt bei den Briten die drei Baureihen Elise, Exige und Evra, hat aber selbst noch einen Verbrenner unter

TSM: BMW M3 Competition
(links) und BMW M4 im
Präsentations-Design



TSM: Mazda RX-792 MazdaSpeed und Lotus Emira



der Haube, auch keinen Ansatz zum Hybrid.

Zum Emira gesellen sich BMW M3 Competition in Blue- und Red-Metallic, ein BMW M4 GT3 in Test- und Präsentationsversion. Weiter geht es mit einem Bentley Bentayga 2020 V8 „Portofino“, einem Mazda RX-7, eingesetzt bei den 24 Stunden von Le Mans 1994 und dazu kommen noch ein Bentley Continental GT3, der bei den 24 Stunden von Spa-Francorchamps – leider gibt es keine Jahresangabe – an den Start ging. Ebenfalls vorgesehen ist ein LB-Silhouette Works GT Nissan 35GT-RR, Version 1. Interessant für Fans von Miniaturen dürfte der MazdaSpeed RX-792 sein, dem Wissen des Verfassers nach gibt es davon noch kein Modell.

Wann die Modelle hier in Deutschland eintreffen, steht in den Sternen. Zumindest in den beiden vergangenen Jahren war es schwierig, überhaupt TSM-Neuheiten zu bekommen – und alles kann man nun auch nicht Corona in die Schuhe schieben. **WR**

Trofeu

Die Portugiesen setzen ihr Programm kontinuierlich fort und wollen bis April 2022 folgende Neuheiten in die Schaufenster der Händler stellen: Audi Sport Quattro Boucles de Spa 1985, zwei Ford Cortina Mk I der 66er Rallye Monte Carlo, BMW 2002

tii Monte Carlo 1970, Ford Sierra XR4x4 Rallye Neuseeland 1987, Ford Escort Mk I RAC-Rallye 1970 sowie einen Ford Escort Mk II, der bei der Rallye Portugal 1982 antrat.

Interessant dürfte wohl die Wiederauflage des Audi Sport Quattro sein, Vorbild ist der in der Rallye Portugal 1985 eingesetzte Werkswagen mit Röhr/Geistdörfer. Freunde der Alpine A 110 werden wohl begehrlche Blicke auf die beiden Bulgur-Alpine A 110 mit den Reservereifen auf dem Dach werfen, die bei der 69er Monte antraten. In der #219 saßen Agura/Tomov, die #221 war mit Chubrikov/Chubrikov besetzt,

beide Vorbilder kamen nicht über die Ziellinie. Die Bulgur-Alpine wurde von 1968 bis 1970 im der bulgarischen Hauptstadt Sofia in Lizenz gebaut, allerdings nur mit den 1,1 und 1,3 Liter großen Motoren. Die Alpine-Modelle kommen nun langsam in ein Alter, das die Portugiesen veranlassen sollte, mal über eine komplett neue Form nachzudenken. Ebenfalls schön wäre es, sich mit der Umsetzung neuer Vorbilder zu beschäftigen, denn von vielen Trofeu-Formen gibt es mittlerweile schier unendliche Varianten und eine „Blutaufrischung“ würde den Sammlern wie auch Trofeu nur gut tun. **WR**



Vanguards: VW T1 Campingwagen



Vanguards: Ford Granada II 2.8 Injection Sport

Vanguards: Ford Escort II RS2000 mit schmaler Karosserie.



Vanguards: Ford Escort II RS2000 mit Kotflügelverbreiterungen.



Vanguards

Hier dominiert Ford, die einzige bislang angekündigte Formneuheit für 2022 ist der Escort II RS2000 (mit der Polyurethan-Nase), der in normaler Breite und mit eckigen Kotflügelverbreiterungen kommt.

Endlich soll auch der VW T1 Campingbus, bereits auf der Spielwarenmesse 2019 angekündigt, fertig werden. In der 007-Collection kommen die x-ten Wiederauflagen der 1:36-Modelle, vom Aston Martin DB5 über den Lotus Esprit als Unterseeboot bis hin zu einem Motorrad aus „No Time to Die“, einer Triumph Scrambler 1200, deren Maßstab nicht angegeben wird. Bislang ist die Neuheitenliste eher kurz, Hornby spricht von Realisierung im ersten Halbjahr 2022 und hält sich beim Blick in die weitere Zukunft bedeckt.

Ford Escort II RS2000 gelb; RS2000 X-Pack rot (mit Kotflügelverbreiterungen); Escort III XR3i rot; Escort RS Cosworth weiß; Ford Cortina Mk II Lotus blau; Ford Sierra RS500 Cosworth 1986 weiß; Ford Granada II 2.8 Injection Sport kardinalrot. Set mit drei alten Ford RS (Escort II RS2000, Escort I RS1600, Capri I RS2600); Set mit drei neueren Ford RS (Escort RS Cosworth, Sierra Cosworth Schrägheck und Stufenheck); Triumph Stag Mk I rot; Set mit drei Triumph (Spitfire Mk II, Stag, TR6); Volkswagen T1b Campingwagen. **afs**

Überflieger

Mit dem Polo R WRC mischte der VW-Konzern die Welt der Rallye-Zwerge ab 2013 kräftig auf. Ixo formte aus dem Kompakten einen strammen 18er.



Vorbildfoto: McKlein Photography

Um sein sportliches Image aufzupolieren, neue Techniken für die Serienfertigung fit zu machen und der Motorsportwelt zu zeigen, was bei Rallye-Autos machbar ist, beschloss Volkswagen, an der Rallye-Weltmeisterschaft teilzunehmen. Arbeitsgerät war ein Polo R WRC. Der Konzern verpflichtete drei Topp-Teams, die Speerspitze waren Ogier/Ingrassia, dazu kamen die Finnen Latvala/Anttila und sporadisch wurde das norwegisch-finnische Duo Mikkelsen/Markkula noch ins Gefecht geworfen. Schon beim ersten Lauf zur Rallye-WM 2013, der Monte, holten Ogier/Ingrassia den zweiten Gesamtrang, Latvala/Anttila schieden aus – ein verheißungsvoller Auftakt.

In Schweden, dem zweiten Lauf, gewannen Ogier/Ingrassia die erste Rallye, Latvala/Anttila kamen auf Rang 4 ins Ziel. Und so ging es munter weiter, das französische Duo holte sich die Siegeslorbeeren in Mexiko, Portugal, auf Sardinien, in Finnland, Australien, Frankreich, Spanien (Catalunya) und Großbritannien. Am Ende waren Ogier/Ingrassia Weltmeister mit 290 Punkten, Latva-

la/Anttila wurden gute Dritte mit 162 Punkten, ein triumphaler Erfolg für Volkswagen.

Aber damit nicht genug, auch 2014, 2015 und 2016 gewann der Polo R WRC die Rallye-WM. Der Kraftzweig hatte Technik vom Feinsten unter der Haube, einen 1,6 Liter Vierzylinder-Motor mit Turbo-Aufladung, dazu kamen Allrad-Antrieb mit Front- und Heckdifferenzial, ein sequenzielles Sechsgang-Getriebe, das Einsatzgewicht lag bei 1200 Kilogramm. Weitere Goodies waren belüftete Scheibenbremsen in unterschiedlichen Größen, abgestimmt auf den jeweiligen Untergrund, sowie eine aus verstärktem Stahlblech bestehende Karosserie nach FIA-Norm. Der Output betrug um 320 PS, Beschleunigung von Null auf 100 km/h in unter 4 Sekunden, Topspeed knapp 230 km/h. Das Auto wurde technisch permanent weiterentwickelt, auch gab es in der Saison 2015 eine deutlich geänderte, aerodynamisch optimierte Karosserie.

Ixo hat sich als Vorbild das Auto der finnischen Crew Latvala/Anttila ausgesucht, #7, Catalunya-Rallye 2013. Am Ende gab es

einen guten, zweiten Platz, das Duo musste sich nur den Teamkollegen Ogier/Ingrassia beugen. Der kleine Ixo-Polo R WRC steht seinem großen Bruder in Nichts nach, brilliert mit schönen Details, wie Zusatzscheinwerfer samt Halterung, Dachantennen, korrekt geformten Spiegel oder dem Endrohr der Auspuffanlage im Heckabschlussblech. Dekoration und Lackierung liegen auf hohem Level, die beschrifteten Gummis sitzen auf authentischen Felgen und auch der Innenraum zeigt sich von seiner besten Seite. Exakt passendes Glasteil, ein dem Original entsprechender Heckspoiler und eine korrekte Karosserieumsetzung belegen den guten Job, den Ixo hier gemacht hat. Einen Bonuspunkt gibt es obendrauf für die Nachtversion. Aber keine Rose ohne Dornen, die schwarzen Lufteinlassöffnungen in der Fronthaube besaßen beim Original strukturierte Gittermuster, beim Modell sind sie nur schwarz eingefärbt – kein Drama.

● **18RMC070B.20** VW Polo R WRC, #7, J.M. Latvala/M. Anttila, Rallye Catalunya 2013, Diecast, M 1:18, ca. 67 €. **Wolfgang Rüppel**



Eine überaus gelungene Miniatur von Ixo, an der es nichts zu kritisieren gibt.

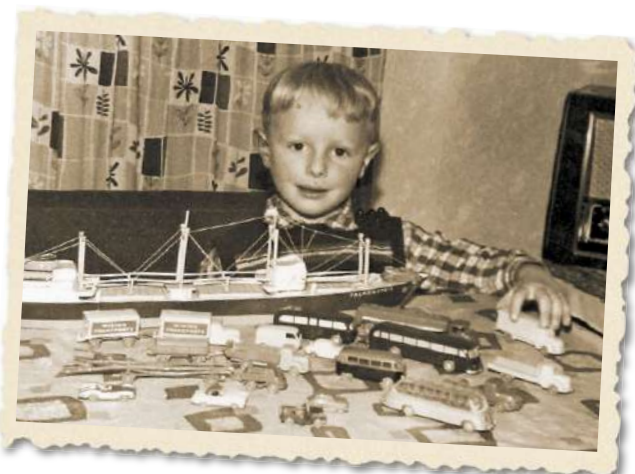
Modellfotos: Hans-Joachim Gilbert



Leser zeigen ihre ersten Modellautos

Die Wiking-Flotte: Auch ich habe gerne im Familienalbum geblättert und bin fündig geworden. Auf dem abgebildeten Foto von 1958 bin ich gerade mal vier Jahre alt und bereits stolzer Fuhrpark-Leiter mit einer schon recht umfangreichen Wiking-Flotte. Das Schiff hatte mein Vater aus den Wilhelmshavener Modellbaubögen zusammengebaut. Bei der Präsentation meiner Modelle stellte ich mir den Marktplatz meiner Heimatstadt Aurich vor, wo damals viele Autos parkten und wo die Busse hielten. Weil das Ganze auf dem Küchentisch stattfand, war die Ausstellung spätestens jeweils zu den Mahlzeiten beendet. Dann mussten alle Autos, meist etwas unwillig, abfahren und ruhten dann in einem Karton. Originalverpackungen waren damals noch unbekannt und nur wenige Modelle haben den Spielbetrieb überlebt. Etwas später kamen die robusten Corgi und Dinky Toys dazu. Heute bin ich passionierter Sammler und hypervorsichtig. Manch' altes Wiking-Modell habe ich mir für teures Geld wieder beschafft – um Kindheitserinnerungen zu bewahren.

Detlev Neumann



Und Sie?

Haben auch Sie ein Foto, auf dem Sie mit einem oder mehreren allerersten Modellautos zu sehen sind? Und können Sie uns dazu eine kleine Anekdote erzählen? Dann freuen wir uns auf Ihre Zusendung per E-Mail an: leserpost@caramini.de

Vorschau auf unsere nächste Ausgabe:

1:43 Ixo: Fortsetzung folgt

Es scheint eine unendliche Geschichte zu sein, die Rallye- und Rennservice-Transporter-Serie von Ixo. Das ist positiv gemeint. Nach wie vor ist das Thema voll im Trend. Und Ixo hat ein Gespür für Trends. Ein Chevy assistiert Röhrls Ascona und ein VW LT ist für Luigi-Racing unterwegs.



1:18 Kyoshos Interpretation des Jeep

Vor 75 Jahren ist er erschienen, der Vater des Land Cruiser, bis heute 15 Modellreihen und über 11 Millionen gebaute Exemplare: Kyosho macht nun den Urvater des legendären Toyota-Geländewagens, den BJ von 1951. Eine herrliche Kreation in 1:18.

1:87 PCX87 im Achterpack

Freuen Sie sich auf acht neue Pkw-Miniaturen von PCX87. Wir zeigen alle Modelle in allen Farben und auch die Vorbilder kommen nicht zu kurz. Bis zum Redaktionsschluss sind folgende Modelle in der Redaktion vorgefahren: Alfa Romeo 75 2.0 Twin Spark, Ford Escort III XR3i, Citroën XM Limousine und Break, Mercedes-Benz 280 CE (C123) Coupé, Mercedes-Benz 280 E AMG (W123), Aston Martin DB7 Coupé und Ferrari Mondial.



Caramini
4-5/2022 erscheint am:
Mittwoch, 6. April 2022

AUTOart™

1:18 LAMBORGHINI DIABLO SE30 JOTA '95

79142 VIOLA SE30 (METALLIC PURPLE/DARK BLUE INTERIOR)



1:18 SUZUKI JIMNY (JB74) SIERRA

78510 CHIFFON IVORY METALLIC
/ BLACK ROOF
78511 PURE WHITE PEARL

1:18 BUGATTI EB110 LM 1994 #34

89417 BLUE

1:18 FORD GT LM 2019

81910 MUCKE / PLA /
JOHNSON #66

1:18 TOYOTA CENTURY GRMN 2019

78764 PEARL WHITE

1:18 ASTON MARTIN DBS SUPERLEGGERA 2019

70293 HYPER RED



Gateway Europe GmbH

AACHEN · GERMANY · e-mail: info@gateway-europe.de

www.autoartmodels.de

www.facebook.com/AUTOart.de

**BALD
LIEFERBAR**

Krupp Titan SWL 80 Plane



**Artikel:
RK180131**



**Artikel:
RK180132**



**Artikel:
RK180133**

**BALD
LIEFERBAR**

Ferrari 166M



**Artikel:
KKDC180911**



**Artikel:
KKDC180913**

Mercedes 220S



**Artikel:
KKDC180325**



**Artikel:
KKDC180326**

Porsche 924



**Artikel:
KKDC180721**



**Artikel:
KKDC180722**

Porsche 911 3.2 Clubsport



**Artikel:
KKDC180871**



**Artikel:
KKDC180872**

NEU!!!

BMW Alpina B6 3.5 E30



**Artikel:
KKDC180701**



**Artikel:
KKDC180702**

BMW 325i E30 M-Paket 1



**Artikel:
KKDC180741**



**Artikel:
KKDC180742**

Porsche 911 3.0 Coupe



**Artikel:
KKDC180631**



**Artikel:
KKDC180632**

Porsche 911 3.0 Targa



**Artikel:
KKDC180681**



**Artikel:
KKDC180682**

Ferrari 250GT SWB Competizione



**Artikel:
KKDC180861**



**Artikel:
KKDC180862**

Ferrari 250 GTO Opel Kadett C Swinger



**Artikel:
KKDC180735**



**Artikel:
KKDC180673**